

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

Alexandra Arca Zimmermann

**O USO DO MOVE NAS ESTRATÉGIAS DE  
DESLOCAMENTOS COTIDIANOS DE MULHERES EM  
BELO HORIZONTE**

Belo Horizonte  
2018

Alexandra Arca Zimmermann

**O USO DO MOVE NAS ESTRATÉGIAS DE DESLOCAMENTOS COTIDIANOS DE  
MULHERES EM BELO HORIZONTE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais

Orientadora Profa. Dra. Candice Vidal e Souza

Área de concentração: Cultura, Identidades e Modos de Vida

Belo Horizonte  
2018

FICHA CATALOGRÁFICA

Elaborada pela Biblioteca da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

Z73u	<p>Zimmermann, Alexandra Arca</p> <p>O uso do Bus Rapid Transit (BRT) nas estratégias de deslocamentos cotidianos de mulheres em Belo Horizonte / Alexandra Arca Zimmermann. Belo Horizonte, 2018.</p> <p>382 f.: il.</p> <p>Orientadora: Candice Vidal e Souza</p> <p>Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais</p> <p>1. Transporte urbano - Belo Horizonte (MG) - História. 2. Urbanização. 3. Mobilidade social - Mulheres. 4. Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte. 5. Ônibus - Belo Horizonte (MG) - Custos. I. Souza, Candice Vidal e. II. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais. III. Título.</p> <p>SIB PUC MINAS</p> <p>CDU: 301.172.1</p>
------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Alexandra Arca Zimmermann

**O USO DO BUS RAPID TRANSIT (BRT) NAS ESTRATÉGIAS DE DESLOCAMENTOS  
COTIDIANOS DE MULHERES EM BELO HORIZONTE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais

Orientadora Profa. Dra. Candice Vidal e Souza

Área de concentração: Cultura, Identidades e Modos de Vida

---

Profa. Dra. Candice Vidal e Souza – PUC-Minas (Orientadora)

---

Profa. Dra. Ana Marcela Ardila Pinto – UFMG (Banca examinadora)

---

Profa. Dra. Luciana Teixeira de Andrade – PUC-Minas (Banca examinadora)

Belo Horizonte, 23 de fevereiro de 2018

*A minha mãe e a ternura que sente  
pelas mulheres que viajam no  
transporte público carregando  
suas crianças nas costas.*

## AGRADECIMENTOS

Esta dissertação é uma realidade graças ao apoio e o carinho de pessoas maravilhosas, que me rodeiam e me cuidam. Agradeço à minha mãe, que apoiou todas minhas decisões e me cuidou sempre desde longe, e também de muito perto, me dando força. A Guilherme, Gui, pelas discussões práticas e teóricas, os chocolates e sorvetes, as ideias e as largas horas que passou comigo corrigindo e dando forma ao texto que está nas suas mãos. A meus irmãos que não são apenas meu exemplo, mas também meus grandes torcedores. A meu pai, que sempre me convida a lutar. A minha fantástica turma, com a qual compartilhei ricos momentos de reflexão nas aulas e anedóticos encontros fora delas. Merecem menção especial Marina, Taciana, Letícia Luana, Fernanda, Thais, Vinícius e Mauro, quem foram confidentes e um magnífico suporte nesta viagem que é a pós-graduação. Aos professores e professoras que compartilharam seus conhecimentos e conselhos mesmo estando, em ocasiões, a milhares de quilômetros de distância. A Pablo, ao professor Rochabrún e Jorge, agradeço o apoio e constante conselho. A Ana Marcela, Luciana e Candice, agradeço a guia e exemplo. Às amigas de sempre e àquelas que fiz neste caminho, por serem fonte de ânimo e risadas. A Fernando, Sil, Alex e Wen pelo carinho de há tantos anos. A Daysi, Juan Carlos e Gabryela por entrarem na minha vida.

Agradeço ao Programa de Estudantes-Convênio de Pós-Graduação (PEC-PG), ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas), ao escritório de Assessoria de Relações Internacionais da PUC-Minas (SEPLAN) e às pessoas que fazem e fizeram parte deles, pela oportunidade de fazer meu mestrado no Brasil e o apoio ao longo destes dois anos.

Por último não quero deixar de expressar meu mais sincero agradecimento a todas as mulheres que me deram a oportunidade de acompanhá-las em estações, ônibus e caminhadas; Ana, Paz, Francisca, Tália, Fátima, Andrea, Wendy, Maria Flora, Elen, Geiziane, Glória, Conceição, Márcia, Regina, Marlene, Dolores, Ilse, Cristiane, Aurora, Marina, Karina, Juliana, Marli, Ângela, Elisangela, Maria e Flor. Este trabalho deve-se a elas e às suas lutas cotidianas.

## RESUMO

A presente dissertação aborda o tema do papel do MOVE, sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) da cidade de Belo Horizonte e sua área metropolitana, na configuração das mobilidades urbanas de mulheres. O ponto teórico de partida é a virada da mobilidade e a distribuição diferenciada do capital móvel entre homens e mulheres. O sistema BRT implementado na capital mineira apresenta algumas características próprias, como o fato de se contarem com dois serviços paralelos e independentes. O serviço municipal é gerido pela BHTRANS enquanto o metropolitano é de ingerência da SETOP. Para entender como as belo-horizontinas utilizam ambos os sistemas, foi planejada uma entrevista itinerante para coletar informações qualitativas e quantitativas das usuárias, suas rotinas e suas mobilidades cotidianas. Foram consultadas vinte e três mulheres de diferentes faixas etárias – jovens, adultas e idosas – usuárias do sistema municipal e metropolitano. As entrevistas revelaram que dentre as diversas motivações das usuárias do MOVE, as principais são trabalho e estudo, assim como a realização de atividades religiosas ou de lazer. As mulheres descreveram estratégias em torno ao uso do tempo e do dinheiro, à realização de atividades de cuidado, da procura de segurança e conforto e o conhecimento de tecnologias. A aparição do sistema demandou das mulheres uma adaptação, o que mesmo após o aprendizado não significou uma satisfação por parte de todas as usuárias. Das vinte e três mulheres entrevistadas, tiveram ponderações negativas, quatro mostram-se neutras e as treze restantes avaliaram positivamente o impacto do MOVE. As potenciais variáveis explicativas para as tendências encontradas nas avaliações são a idade das mulheres (as jovens e as idosas tendem a encontrar maiores benefícios do que desvantagens no sistema) e o tempo total de viagem (quanto maior a viagem, maior a possibilidade de achar problemas no sistema). As moradoras do município de Belo Horizonte também tendem à avaliação positiva. Ainda sendo que o MOVE é parte importante dos deslocamentos das mulheres entrevistadas, elas combinam seu uso com os ônibus convencionais e a caminhada. As viagens de várias entrevistadas fogem do padrão observado na teoria, que as descreve como mais curtas, mas em maior quantidade. Contudo o MOVE foi planejado para deslocamentos maiores, o que pode explicar a contra-tendência.

Palavras chave: Mobilidade de mulheres, Mobilidade urbana, BRT, Belo Horizonte

## RESUMEN

La presente disertación aborda como tema el papel que cumple el MOVE, sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) de la ciudad brasileña de Belo Horizonte y su área metropolitana, en la configuración de las movilidades urbanas de mujeres. El punto teórico de partida es el paradigma de las movilidades y la distribución diferenciada del capital móvil entre hombres y mujeres. El sistema BRT implementada en la capital de Minas Gerais presenta algunas características propias, como el hecho de coexistir dos servicios paralelos e independientes. El servicio municipal es gestionado por BHTRANS, mientras que el metropolitano es de injerencia de la SETOP. Para entender como las belo-horizontinas utilizan ambos sistemas, se diseñó una entrevista itinerante para recoger informaciones cualitativas y cuantitativas de las usuarias, sus rutinas y sus movilidades cotidianas. Se consultó a veintitrés mujeres de diferentes rangos de edad – jóvenes, adultas y de la tercera edad – usuarias del sistema municipal y metropolitano. Las entrevistas revelaron que entre las diversas motivaciones de las usuarias del MOVE, las principales fueron trabajo y estudios, así como la realización de actividades religiosas o de ocio. Las mujeres describieron estrategias en torno al uso del tiempo y del dinero, la realización de actividades de cuidado, la búsqueda por seguridad y comodidad y el conocimiento de tecnologías. La aparición del sistema demandó de las mujeres una adaptación, el cual, después del aprendizaje del mismo, no significó una satisfacción por parte de todas las usuarias. De las veintitrés mujeres entrevistadas seis lo ponderaron negativamente, cuatro se mostraron neutrales y las trece restantes evaluaron el impacto del MOVE como positivo. Las potenciales variables explicativas para las tendencias encontradas en las evaluaciones son la edad de las mujeres (las más jóvenes y las de la tercera edad tendieron a encontrar más beneficios que desventajas en el sistema) y el tiempo total de viaje (cuanto mayor el viaje, mayor la posibilidad de encontrar problemas en el sistema. Las habitantes del municipio de Belo Horizonte también tendieron a evaluarlo positivamente. A pesar de que el MOVE es parte importante de los desplazamientos cotidianos de las mujeres entrevistadas, ellas combinan su uso con ómnibus convencionales y la caminata. Los viajes de varias entrevistadas escapan del padrón observado en la teoría, que las describe como más cortas, pero en mayor cantidad. Sin embargo el MOVE fue planeado para trayectos mayores, lo que puede explicar la contra-tendencia.

Palabras clave: Movilidades de mujeres, Movilidad urbana, BRT, Belo Horizonte



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapeamento do uso do solo na cidade de Curitiba segundo o Plano Serete.....	85
Figura 2 - Tipologia de modalidades de transportes coletivos sob pneus .....	94
Figura 3 - Demanda diária por país nos corredores prioritários para ônibus .....	99
Figura 4 - Variação do número de quilômetros de corredores exclusivos construídos entre 2004 e 2014 .....	99
Figura 5 - Esquema de uma via exclusiva com pontos de ultrapassagem (Lerner, 2009).....	101
Figura 6- Evolução da População em Belo Horizonte por Área Homogênea.....	119
Figura 7 - Empregos e Taxa de Crescimento Anual.....	119
Figura 8 - Viagens Internas e Externas nas Áreas Homogêneas de Belo Horizonte.....	120
Figura 9 - Corredores do MOVE em Belo Horizonte .....	132
Figura 10 - Mapa da Rede MOVE .....	135
Figura 11 - Esquema da estação UFMG do MOVE.....	136
Figura 12 - Esquema de um Terminal/Estação de Integração .....	137

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Proporção de pessoas maiores de 16 anos encarregados de tarefas domésticas segundo posição na família em 2004 e 2014 .....	57
Tabela 2 - Prazos de execução e custo da implantação de diferentes modais de transporte..	98
Tabela 3 - Tipos de veículos e suas respectivas capacidades .....	104
Tabela 4 - Comparação entre indicadores de mobilidade por cenário para a cidade de Belo Horizonte.....	115
Tabela 5 - Comparação entre indicadores de mobilidade por cenário para o centro de Belo Horizonte.....	116
Tabela 6 - Categorização da mobilidade segundo tempo de duração e distância percorrida.	151
Tabela 7 - Distribuição das entrevistas realizadas .....	163
Tabela 8 - Resumo das entrevistas realizadas .....	165
Tabela 9 - Atividades e mobilidade de Fátima no dia da entrevista (26 de outubro de 2017)	170
Tabela 10 - Outras atividades e mobilidade de Fátima nos dias de semana .....	171
Tabela 11 - Atividades e mobilidade de Fátima no fim de semana anterior à entrevista .....	171
Tabela 12 - Atividades e mobilidade de Wendy no dia da entrevista (27 de outubro de 2017) .....	174
Tabela 13 - Outras atividades e mobilidade de Wendy nos dias de semana.....	175
Tabela 14 - Atividades e mobilidade de Wendy no fim de semana anterior à entrevista.....	175
Tabela 15 - Atividades e mobilidade de Maria Flora no dia da entrevista (27 de outubro de 2017) .....	179
Tabela 16 - Outras atividades e mobilidade de Maria Flora nos dias de semana .....	180
Tabela 17 - Atividades e mobilidade de Maria Flora no fim de semana anterior à entrevista	182
Tabela 18 - Atividades e mobilidade de Elen no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)	186
Tabela 19 - Outras atividades e mobilidade de Elen nos dias de semana.....	187
Tabela 20 - Atividades e mobilidade de Elen no fim de semana anterior à entrevista .....	188
Tabela 21 - Atividades e mobilidade de Geiziane no dia da entrevista (27 de outubro de 2017) .....	192
Tabela 22 - Atividades e mobilidade de Geiziane no fim de semana anterior à entrevista ...	194
Tabela 23 - Atividades e mobilidade de Marlene no dia da entrevista (1 de novembro de 2017) .....	198
Tabela 24 - Outras atividades e mobilidade de Marlene nos dias de semana.....	200
Tabela 25 - Atividades e mobilidade de Marlene no fim de semana anterior à entrevista ....	201

Tabela 26 - Atividades e mobilidade de Dolores no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)	203
Tabela 27 - Atividades e mobilidade de Dolores no fim de semana anterior à entrevista	204
Tabela 28 - Atividades e mobilidade de Ilse no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)	207
Tabela 29 - Outras atividades e mobilidade de Ilse nos dias de semana	208
Tabela 30 - Atividades e mobilidade de Ilse no fim de semana anterior à entrevista	209
Tabela 31 - Atividades e mobilidade de Cristiane no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)	212
Tabela 32 - Outras atividades e mobilidade de Cristiane nos dias de semana	213
Tabela 33 - Atividades e mobilidade de Cristiane no fim de semana anterior à entrevista e atividades eventuais	213
Tabela 34 - Atividades e mobilidade de Aurora no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)	216
Tabela 35 - Outras atividades e mobilidade de Aurora nos dias de semana	216
Tabela 36 - Atividades e mobilidade de Aurora no fim de semana anterior à entrevista	217
Tabela 37 - Atividades e mobilidade de Andrea no dia da entrevista (26 de outubro de 2017)	220
Tabela 38 - Outras atividades e mobilidade de Andrea nos dias de semana	221
Tabela 39 - Eventuais atividades e mobilidade de Andrea nos finais de semana	221
Tabela 40 - Atividades e mobilidade de Glória no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)	225
Tabela 41 - Atividades e mobilidade de Glória no fim de semana anterior à entrevista	227
Tabela 42 - Atividades e mobilidade de Conceição no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)	231
Tabela 43 - Outras atividades e mobilidade de Conceição nos dias de semana	233
Tabela 44 - Atividades e mobilidade de Conceição no fim de semana anterior à entrevista	233
Tabela 45 - Atividades e mobilidade de Márcia no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)	237
Tabela 46 - Atividades e mobilidade de Márcia no fim de semana anterior à entrevista	238
Tabela 47 - Atividades e mobilidade de Regina no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)	242
Tabela 48 - Outras atividades e mobilidade de Regina nos dias de semana	244
Tabela 49 - Atividades e mobilidade de Regina no fim de semana anterior à entrevista	245

Tabela 50 - Atividades e mobilidade de Marina no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)	248
Tabela 51 - Outras atividades e mobilidade de Marina nos dias de semana	249
Tabela 52 - Atividades e mobilidade de Marina no fim de semana anterior à entrevista e outras eventuais	249
Tabela 53 - Atividades e mobilidade de Karina no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)	252
Tabela 54 - Outras atividades e mobilidade de Karina nos dias de semana	253
Tabela 55 - Atividades e mobilidade de Karina no fim de semana anterior à entrevista	254
Tabela 56 - Atividades e mobilidade de Juliana no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)	257
Tabela 57 - Outras atividades e mobilidade de Juliana nos dias de semana	257
Tabela 58 - Atividades e mobilidade de Juliana no fim de semana anterior à entrevista	259
Tabela 59 - Atividades e mobilidade de Ângela no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)	262
Tabela 60 - Outras atividades e mobilidade de Ângela nos dias de semana	263
Tabela 61 - Atividades e mobilidade de Ângela no fim de semana anterior à entrevista	263
Tabela 62 - Atividades e mobilidade de Elisangela no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)	266
Tabela 63 - Outras atividades e mobilidade de Elisangela nos dias de semana	267
Tabela 64 - Atividades e mobilidade de Elisangela no fim de semana anterior à entrevista	268
Tabela 65 - Atividades e mobilidade de Maria no dia da entrevista (14 de novembro de 2017)	271
Tabela 66 - Outras atividades e mobilidade de Maria nos dias de semana	272
Tabela 67 - Atividades e mobilidade de Flor no fim de semana anterior à entrevista	272
Tabela 68 - Atividades e mobilidade de Flor no dia da entrevista (14 de novembro de 2017)	275
Tabela 69 - Outras atividades e mobilidade de Flor nos dias de semana	276
Tabela 70 - Atividades e mobilidade de Flor no fim de semana anterior à entrevista	277
Tabela 71 - Distribuição do salário recebido segundo a área de residência	309
Tabela 72 - Avaliação geral do MOVE segundo faixa etária	334
Tabela 73 - Avaliação geral do MOVE segundo área de residência	336
Tabela 74 - Avaliação geral do MOVE segundo tempo de viagem	337
Tabela 75 - Avaliação geral do MOVE segundo a renda mensal	338

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Participação na PEA por sexo no Brasil – 1950 a 2010.....	56
Gráfico 2 - Horas semanais médias dedicadas ao trabalho doméstico de pessoas maiores de 16 anos por sexo e condição na família em 2004 e 2014 .....	58
Gráfico 3 - Evolução do número de cidades com sistemas prioritários de ônibus.....	89
Gráfico 4 - Taxas de Crescimento Populacional na RMBH.....	121
Gráfico 5 - Evolução dos empregos na RMBH.....	121
Gráfico 6 - Taxa de passageiros em transporte coletivo por 100 habitantes .....	142
Gráfico 7 - Percentual de participação do transporte coletivo na divisão modal (segundo pesquisa de opinião) .....	143
Gráfico 8 - Divisão modal por faixa de renda 2002 e 2012 .....	354

## LISTA DE SIGLAS

APPUC	Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
AVL	<i>Automated Vehicle Location</i>
BHLS	<i>Bus with High Level of Service</i>
BHTRANS	Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte
BRT	Bus Rapid Transit
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CEFET	Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais
CLT	Consolidação das Leis Trabalhistas
Codepar	Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná
DEER/MG	Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais
FAFICH	Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
GPS	<i>Global Positioning System</i>
IPPUC	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ITDP	The Institute for Transportation and Development Policy
PlanMob-BH	Plano Diretor de Mobilidade de Belo Horizonte
PNAD	Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílio
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PPGCS	Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da PUC-Minas
PUC-Minas	Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais
RIT	Rede Integrada de Transporte
RMC	Região Metropolitana de Curitiba
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
SETOP	Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas
SIT	Sistema Inteligente de Transporte
SITES	Sistema Integrado de Transporte do Ensino Especial
TOD	<i>Transport Oriented Development</i>
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
URBS	Urbanização de Curitiba SA
VLT	Veículos Ligeiros sobre Trilhos

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	15
<b>1. A MOBILIDADE COMO MÉTODO E CAMPO DE PESQUISA: MULHERES EM MOVIMENTO</b> .....	23
<b>1.1. A virada da mobilidade: uma perspectiva e ferramentas conceituais</b> .....	23
1.1.1. <i>Deslocamentos conceituais propostos pelo paradigma das mobilidades</i> .....	23
1.1.2. <i>Mobilidade diferencial: ferramentas conceituais</i> .....	29
<b>1.2. Identidade e gênero: bases sócio-históricas para pensar as mobilidades das mulheres</b> .....	35
1.2.1. <i>A identidade predefinida: A naturalização da divisão sexual do trabalho</i> .....	36
1.2.2. <i>A identidade construída: o questionamento da divisão sexual do trabalho</i> ....	40
1.2.3. <i>A identidade em conflito: reminiscências e rearticulações</i> .....	47
<b>1.3. Mobilidades de mulheres: a inexistência do usuário genérico</b> .....	50
1.3.1. <i>Planejamento urbano e a invisibilidade da experiência</i> .....	52
1.3.2. <i>A raiz da mobilidade diferencial</i> .....	54
1.3.3. <i>O cuidado e as relações de interdependência</i> .....	60
1.3.4. <i>Entre o cuidado de si e o cuidado dos outros</i> .....	63
1.3.5. <i>As pedras no meio do caminho</i> .....	69
1.3.6. <i>Da mulher às mulheres</i> .....	73
<b>2. O SISTEMA BRT E SUA APLICAÇÃO EM BELO HORIZONTE</b> .....	81
<b>2.1. BRT: o surgimento de um sistema de transporte público e massivo</b> .....	82
2.1.1. <i>A criação do modelo em Curitiba</i> .....	82
2.1.2. <i>A padronização do BRT</i> .....	90
2.1.2.1. <i>Os elementos do BRT</i> .....	100
2.1.2.1.1. <i>A infraestrutura viária</i> .....	100
2.1.2.1.2. <i>Estações</i> .....	101
2.1.2.1.3. <i>Veículos</i> .....	103
2.1.2.1.4. <i>Sistema tarifário</i> .....	105
2.1.2.1.5. <i>Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)</i> .....	107
2.1.2.1.6. <i>Estratégia de marketing</i> .....	109
<b>2.2. O BRT na grande Belo Horizonte: MOVE</b> .....	110
2.2.1. <i>Antecedentes: PlanMob-BH (2012)</i> .....	110
2.2.2. <i>Estrutura e recepção: mesmos corredores, MOVES diferentes</i> .....	129
<b>3. A PESQUISA EM MOVIMENTO: NOTAS METODOLÓGICAS</b> .....	147
<b>3.1. À procura de metodologias móveis para sujeitos móveis</b> .....	147
<b>3.2. A entrevista itinerante</b> .....	156
<b>3.3. Relatos e quadros das usuárias do MOVE</b> .....	164
3.3.1. <i>Usuárias do MOVE municipal</i> .....	167
3.3.1.1. <i>Fátima</i> .....	167
3.3.1.2. <i>Wendy</i> .....	172
3.3.1.3. <i>Maria Flora</i> .....	176
3.3.1.4. <i>Elen</i> .....	184
3.3.1.5. <i>Geiziane</i> .....	189
3.3.1.6. <i>Marlene</i> .....	195
3.3.1.7. <i>Dolores</i> .....	202
3.3.1.8. <i>Ilse</i> .....	205

3.3.1.9.	<i>Cristiane</i> .....	210
3.3.1.10.	<i>Aurora</i> .....	215
<b>3.3.2.</b>	<b><i>Usuárias do MOVE metropolitano</i></b> .....	<b>218</b>
3.3.2.1.	<i>Andrea</i> .....	218
3.3.2.2.	<i>Glória</i> .....	223
3.3.2.3.	<i>Conceição</i> .....	229
3.3.2.4.	<i>Márcia</i> .....	235
3.3.2.5.	<i>Regina</i> .....	240
3.3.2.6.	<i>Marina</i> .....	246
3.3.2.7.	<i>Karina</i> .....	250
3.3.2.8.	<i>Juliana</i> .....	255
3.3.2.9.	<i>Marli</i> .....	260
3.3.2.10.	<i>Ângela</i> .....	261
3.3.2.11.	<i>Elisangela</i> .....	264
3.3.2.12.	<i>Maria</i> .....	270
3.3.2.13.	<i>Flor</i> .....	273
<b>4.</b>	<b>MOVELIDADES DE MULHERES EM BELO HORIZONTE</b> .....	<b>279</b>
<b>4.1.</b>	<b>Motivações e modos de se deslocar pela cidade</b> .....	<b>281</b>
<b>4.2.</b>	<b>Fatores que influenciam as escolhas e comportamentos de mobilidade das mulheres</b> .....	<b>298</b>
4.2.1.	<i>Tempo</i> .....	299
4.2.2.	<i>Dinheiro</i> .....	305
4.2.3.	<i>Cuidado</i> .....	313
4.2.4.	<i>Conforto</i> .....	317
4.2.5.	<i>Segurança</i> .....	319
4.2.6.	<i>Conhecimento e manipulação da tecnologia</i> .....	322
<b>4.3.</b>	<b>O MOVE e as MOVElidades</b> .....	<b>323</b>
4.3.1.	<i>Aprendizagem e adaptação</i> .....	323
4.3.2.	<i>Parâmetros para avaliação do MOVE</i> .....	326
4.3.3.	<i>Tabulação das avaliações</i> .....	333
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>343</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>361</b>
	<b>APÊNDICES</b> .....	<b>373</b>
	<b>Apêndice 1 - Integração tarifária no sistema de transporte municipal</b> .....	<b>373</b>
	<b>Apêndice 2 - Roteiro de entrevista</b> .....	<b>374</b>
	<b>Apêndice 3 - Síntese dos tempos de viagem no MOVE municipal</b> .....	<b>378</b>
	<b>Apêndice 4 - Síntese dos tempos de viagem no MOVE metropolitano</b> .....	<b>380</b>
	<b>Apêndice 5 - Evolução dos direitos referidos ao trabalho doméstico entre 1916 e 2013</b> .....	<b>382</b>



## INTRODUÇÃO

Uma idosa de oitenta e dois anos foi atropelada por um coletivo da linha 82 do MOVE<sup>1</sup> enquanto atravessava a faixa de pedestres na intersecção entre a rua Professor Moraes e a avenida Getúlio Vargas, em Belo Horizonte. De acordo com a reportagem publicada na versão digital do jornal *Estado de Minas* no dia 18 de maio de 2016,<sup>2</sup> a vítima, que estava lúcida no momento do em que os primeiros socorros começaram a ser prestados, alegou ter iniciado a travessia porque pensou que o ônibus em questão prosseguiria em linha reta. No entanto, o veículo fez a conversão e, com isso, a pedestre teve seu pé direito esmagado por uma das rodas do ônibus. Em sua defesa, o condutor disse que a seta do ônibus estava ligada e que, por conta da maior extensão veículo que dirigia, precisou abrir o raio da curva, o que pode ter confundido a idosa. A notícia ressalta que os coletivos da linha 82 costumam ser articulados e, portanto, possuem quase o dobro do comprimento dos ônibus comuns. Segundo as estatísticas do próprio jornal Estado de Minas, desde que o MOVE havia sido implementado, em 2014, até a data da presente matéria, haviam sido registrados trinta e uma colisões ou atropelamentos envolvendo veículos do MOVE que resultaram em dez mortes – seis de motociclistas e quatro de pedestres.

Mais recentemente, no dia 12 de janeiro de 2018, o portal digital do jornal *O Tempo*<sup>3</sup> publicou uma matéria a respeito da prisão de um homem de 29 anos suspeito de assediar duas jovens no interior de um ônibus da linha MOVE. As vítimas, conforme relataram, embarcaram no ônibus em uma estação da avenida Cristiano Machado, no bairro Cidade Nova, quando o acusado começou a se esfregar em uma delas. Quando essa jovem olhou para trás, o rapaz se afastou. Porém, durante a viagem o mesmo partiu em direção à outra vítima e deu início ao mesmo ritual. O comportamento do rapaz causou espanto em um dos passageiros, que perguntou à segunda vítima se aquele era seu namorado. Diante da negativa

---

<sup>1</sup> A título de contextualização, MOVE é o nome dado a estrutura *Bus Rapid Transit* (BRT) implementada na Grande Belo Horizonte. À diferença da estruturação habitual do transporte público realizado por ônibus, baseado em múltiplos itinerários extensos que marcados pela presença de pontos de embarque e desembarque, a noção de BRT procura converter os ônibus em verdadeiros metrô de superfície a partir da construção de corredores segregados – de circulação restrita para os veículos do sistema – e de estações de acesso. Deste modo, em vez dos passageiros efetuarem o pagamento da tarifa para um cobrador localizado no interior do ônibus, conforme ocorre no modelo de transporte tradicional, a configuração das estações permite o pagamento antecipado das tarifas, agilizando o embarque e desembarque de passageiros. Além disso, a estrutura de estações do BRT proporcionaria aos passageiros a vantagem de realizar trajetos extensos combinando múltiplas linhas pertencentes ao sistema pagando apenas uma tarifa.

<sup>2</sup> Extraído de [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/05/18/interna\\_gerais,763668/novo-atropelamento-de-idosa-liga-o-alerta-para-circulacao-do-move.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/05/18/interna_gerais,763668/novo-atropelamento-de-idosa-liga-o-alerta-para-circulacao-do-move.shtml), consultado em 4 de fevereiro de 2018.

<sup>3</sup> Extraído de <http://www.otempo.com.br/cidades/homem-%C3%A9-presno-no-centro-de-bh-ap%C3%B3s-assediar-mulheres-dentro-de-%C3%B4nibus-1.1562062>, consultado em 4 de fevereiro de 2018.

da jovem, usuários do ônibus se revoltaram e iniciaram um linchamento ao suspeito. No centro de Belo Horizonte, o motorista do coletivo parou uma viatura de polícia e relatou o ocorrido. Diante disso, o suspeito foi interrogado e, ao confessar sua conduta imprópria, foi preso e, posteriormente, conduzido à Delegacia de Mulheres.

Os relatos jornalísticos acima mencionados possuem os mesmos protagonistas, a saber, mulheres realizando suas práticas de mobilidade e o sistema de transportes MOVE, cujo raio de abrangência contempla tanto o município de Belo Horizonte como quatorze das trinta e quatro cidades que compõem a região metropolitana. Mais do que meros protagonistas das notícias apresentadas, estes personagens são o cerne da escrita da presente dissertação. Neste sentido, o contraste entre as matérias apresentadas pretende fornecer uma primeira medida da abrangência com a qual a relação entre a prática da mobilidade das mulheres e a apropriação do sistema MOVE será trabalhada no interior deste trabalho. Enquanto o primeiro caso mencionado relata a história de uma mulher idosa que, naquela circunstância, não era propriamente uma usuária do MOVE – ainda que sua vida tenha sido impactada de maneira direta pelo referido sistema de transportes –, a segunda narrativa, por sua vez, revela o drama vivenciado por duas jovens usuárias do MOVE.

A justaposição destas histórias tem duas finalidades principais. A primeira procura chamar a atenção para o fato de que, embora o MOVE seja um dos eixos articuladores deste estudo, a compreensão mais refinada das dinâmicas de mobilidade que o mesmo institui só se torna possível quando este sistema de transportes é abordado na relação que estabelece com as demais formas de mobilidade existentes. Reconhece-se, desta maneira, que para se locomoverem as usuárias do MOVE não utilizam exclusivamente os serviços do transporte em questão. Na verdade, a escolha pelo meio de transporte a ser adotado depende da avaliação de uma série de fatores que estão diretamente relacionados à construção das rotinas de cada uma das mulheres. Assim, para entender melhor a apropriação do MOVE pelas mulheres, foco prioritário de atenção deste trabalho, se faz necessário, antes, conhecer melhor a história de vida destas mulheres de maneira a entender as razões e os contextos que as levam a utilizar ou não os serviços do MOVE. O acidente gerado por uma linha do MOVE, neste sentido, se afigura como uma metáfora limite para o fato de que o estudo de suas usuárias não deve ser restrito apenas e tão somente aos momentos nos quais as mesmas estão no interior do referido sistema.

A segunda finalidade, por seu turno, consiste em enfatizar que o entendimento de mobilidade, tal como assumido no interior deste trabalho, não se limita a uma questão de deslocamento espacial. Se assim fosse, a título de exemplo, homens e mulheres teriam

padrões de mobilidade semelhantes, o que não acontece na prática. Quando se assume a mobilidade sob a condição de uma efetiva prática social, a primeira consequência consiste em reconhecer que a mesma não é performada por um usuário médio, genérico, senão por um indivíduo concreto, situado socialmente. A dimensão do gênero, neste sentido, afigura-se como um índice significativo de mobilidade diferencial. O assédio sofrido pelas jovens enquanto utilizavam o sistema de transporte público é uma expressão visível para o fato de que alguns dos problemas de mobilidade enfrentados pelas mulheres não atingem os homens da mesma maneira. Ainda que os homens sejam suscetíveis à violência urbana durante as mobilidades que efetuam, a violência sexual propriamente constitui maior ameaça para as mulheres. Assim, ao empreender suas estratégias de mobilidade, estas devem adicionar, em seus cálculos, um componente para o qual os homens, de modo geral, não conferem muita atenção. A sensação de insegurança, por exemplo, é um dos elementos que contribui para um acesso desigual entre homens e mulheres ao espaço urbano, afinal, o temor de muitas das mulheres faz com que as mesmas não circulem por determinados espaços da cidade – no limite, a circulação das mulheres por espaços avaliados como perigosos, quando ocorre, está restrito a determinados horários do dia.

Se por um lado, conforme observado, os padrões de mobilidade das mulheres são distintos, sob vários aspectos, dos empreendidos pelos homens, por outro, há de se considerar, por consequência, que embora partilhem problemáticas de mobilidade comuns, existem mobilidades diferenciais no interior do próprio grupo das mulheres. A faixa etária, neste contexto, se constitui como potencial fator de distinção. Como consequência, a mobilidade realizada por mulheres jovens tende a ser diferente daquela realizada por mulheres idosas.<sup>4</sup> No entanto, a questão da idade não constitui o único elemento de mobilidade diferencial entre as mulheres. A cor da pele, os rendimentos, o local de moradia, a ocupação, dentre uma multiplicidade de condicionantes, são alguns fatores que interagem entre si de maneira a ampliar ou restringir as possibilidades de mobilidade passíveis de serem experimentadas pelas mulheres. Neste sentido, o simples fato de duas mulheres se sentarem lado a lado em um mesmo ônibus pertencente ao MOVE não implica que ambas habitem, por assim dizer, uma

---

<sup>4</sup> A face mais evidente desta observação se refere à própria dimensão biológica, afinal, o controle corporal das mulheres mais jovens costuma ser maior do que o das mulheres com idade mais avançada. Não por acaso, uma das razões pelas quais o número de atropelamentos de idosos é mais significativo pode ser explicado por uma questão de descompasso de cálculo. Ao avaliar o trânsito no entorno, de maneira a calcular a velocidade e o tempo disponíveis para se atravessar uma determinada rua, os idosos tendem a desconsiderar o peso de sua própria idade e utilizam como referência as travessias previamente realizadas, quando tinham melhor vigor físico. Como resultado deste descompasso entre o plano e a realização está o maior índice de atropelamentos que acomete esta faixa etária.

mesma cidade, ainda que morem no mesmo município, afinal, as possibilidades de acesso ao espaço urbano das duas mulheres em questão podem, no limite, ser radicalmente opostas.

O panorama acima esboçado fornece a medida precisa do exercício analítico a ser empreendido ao longo desta dissertação. A pergunta de pesquisa que orienta a feitura deste texto consiste em saber *quais as estratégias adotadas pelas usuárias do MOVE – considerando tanto o subsistema municipal como o metropolitano – para efetuar suas respectivas práticas de mobilidade*. O que se deseja, com este questionamento, é promover uma análise comparativa entre os casos que compõem este estudo, de maneira a observar tanto as recorrências e como as especificidades das práticas de mobilidade das mulheres entrevistadas. Acerca do *corpus*, é importante mencionar que vinte e três mulheres integram esta pesquisa, sendo que destas treze moram nas cidades da região metropolitana de Belo Horizonte, enquanto dez residem na capital mineira.

De maneira a fornecer respostas que iluminem a pergunta acima exposta, a construção da dissertação obedeceu à formulação de quatro capítulos. O primeiro deles se intitula *A mobilidade como método e campo de pesquisa: mulheres em movimento*. Dividido em três seções, pretende contemplar uma discussão sobre as mobilidades performadas pelas mulheres. Para tanto, a primeira seção se concentra em apresentar, de maneira pormenorizada, a perspectiva de análise empregada para o estudo das mobilidades através da apresentação do chamado *paradigma das mobilidades*. Em consonância com o que já fora brevemente mencionado acima, procura-se evidenciar a ruptura com uma noção de mobilidade proveniente dos estudos de transporte que compreende o indivíduo como uma espécie de carga indistinta. Em oposição a este olhar, que privilegia apenas o deslocamento espacial, pretende-se conceber a mobilidade como a movimentação pelo espaço social, fato este que coloca em primeiro plano o entendimento da mobilidade sob a condição de um recurso que é desigualmente distribuído entre os indivíduos. Sob este olhar, o movimento pelo espaço exprime, por consequência, o movimento pelo interior da própria sociedade.

Como continuação desta seção, a seguinte procura abordar, através de uma discussão sobre identidade e gênero, as bases sócio-históricas que permitem pensar a mobilidade exercida pelas mulheres na contemporaneidade. O fio articulador deste movimento consiste na apresentação de três momentos históricos que expressam concepções específicas acerca da identidade de gênero. O primeiro, que remete ao início do processo de modernização, aponta para a naturalização da divisão sexual do trabalho justificada com base em caracteres biológicos que seriam inatos a homens e mulheres. O segundo, por sua vez, remete às lutas dos movimentos feministas em prol do questionamento de uma identidade predefinida de

gênero que limitava o campo de ação disponível às mulheres. O último, por sua vez, evidencia o caráter ambivalente das conquistas do movimento feminista uma vez que, embora as mulheres tenham adquirido maior autonomia e poder na vida social, no que concerne à divisão sexual do trabalho, em particular, não houve uma efetiva reconfiguração sobre as atividades a serem desempenhadas por homens e mulheres. Ainda que haja exceções, a ascensão das mulheres na sociedade acarretou uma sobrecarga de trabalho, pois a possibilidade de exercer um trabalho dito produtivo não as livrou das obrigações em se responsabilizar, prioritariamente, pelas atividades reprodutivas – cuidados com a família e com o lar.

A última seção deste capítulo, neste sentido, propõe a construção de um diálogo entre as anteriores, na medida em que pretende observar as consequências das lutas emancipatórias das mulheres no âmbito das práticas de mobilidade por elas realizadas. Um dos fatores que mais particulariza o padrão de mobilidade desenvolvido pelas mulheres, neste sentido, é a dupla jornada de trabalho, aspecto este responsável por fazer com que as mulheres tenham um padrão dual de mobilidade, uma vez que precisam compatibilizar as demandas do trabalho produtivo com as do trabalho reprodutivo. Para encerrar este capítulo, é realizada a discussão sobre os processos de mobilidade diferencial que se processam no interior do grupo das mulheres, de maneira a fornecer um panorama mais complexo ao estudo das mobilidades.

O segundo capítulo, *O sistema BRT e sua aplicação em Belo Horizonte*, concentra sua atenção no estudo do MOVE e está dividido em duas seções. A primeira tem por objetivo fornecer uma compreensão acurada sobre o significado do modelo BRT. Para tanto propõe-se um olhar histórico-social para este conceito e, assim, ao enfatizar o caráter contextual da análise reconstrói a experiência originária desenvolvida na cidade de Curitiba. Logo depois descrevem-se os elementos que caracterizariam o sistema BRT, avaliando criticamente as implicações, no que concerne aos estudos realizados, de se compreender cegamente o BRT em termos de um manual de referência. O principal problema é que, em geral, quando se procede a esta caracterização privilegia-se a esfera da produção – tal como ocorre nos estudos de BRT que estão amparados em uma perspectiva de transportes – em detrimento da lógica dos usos sociais.

Uma vez fornecido um panorama amplo e complexo acerca da noção de BRT, a seção seguinte procede à conversão de um modelo de transportes abstrato a um sistema de transportes concreto. Em outras palavras, trata-se de se reconstruir os passos que conduziram o BRT a se transformar em MOVE, o sistema de transportes baseado em corredores segregados que funciona na capital mineira em vários dos municípios que compõem a região

metropolitana de Belo Horizonte. O ponto de partida para tal processo consiste na apresentação e avaliação crítica do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH). A explicitação dessa diretriz permite compreender tanto o significado da noção de mobilidade urbana para o poder público belo-horizontino como, por consequência, de que maneira o MOVE se inscreve no interior do planejamento de mobilidade desenvolvido na capital mineira. Feito isso, o desenvolvimento da sessão prossegue com a apresentação da implementação e da estrutura do MOVE, apropriada por dois subsistemas autônomos – os MOVE municipal e metropolitano – e, portanto, não integrados. Por fim, o último alvo de atenção deste capítulo consiste em se fornecer um pequeno painel acerca da recepção social deste sistema de transportes implantado na Grande Belo Horizonte.

Terminados os capítulos de fundamentação teórica, o terceiro, *A pesquisa em movimento: notas metodológicas*, corresponde, como o título insinua, à discussão de ordem metodológica. Seu primeiro momento, neste sentido, consiste na realização de um breve histórico acerca do olhar metodológico usualmente empregado em pesquisas sobre mobilidade. Procura-se, com esta problematização, chamar a atenção para o fato de que as pesquisas que estão vinculadas, no que diz respeito à perspectiva teórica, ao chamado paradigma das mobilidades solicitam a construção de metodologias mais complexas, que contemplem a investigação de múltiplas camadas de fatores que se correlacionam. Foi com base neste espírito que se propôs, para esta dissertação, o emprego de uma ferramenta denominada por entrevista itinerante. Em linhas gerais, trata-se do exercício da entrevista condicionado à prática de mobilidade empreendida pela entrevistada. A maneira através da qual as perguntas feitas foram construídas acabou por converter esta ferramenta de pesquisa em uma metodologia mista, capaz tanto de promover uma sistematização de um número maior de casos a serem analisados como, também, por proporcionar a apreensão de aspectos qualitativos da abordagem que ajudam a contextualizar os dados quantitativos. Como consequência deste processo, o *corpus* utilizado para a análise foi formado por dois materiais complementares, a saber, os *quadros de uso de tempo e de mobilidade* – baseados nas informações de caráter quantitativo fornecido pelas entrevistadas, cuja ênfase estava posta na constituição das viagens das mesmas considerando tanto as rotinas realizadas nos dias de semana quanto aos finais de semana – e os *relatos* das entrevistadas, narrativas que foram produzidas a partir dos depoimentos das mulheres que participaram da pesquisa. Sendo assim, o final deste capítulo consiste na apresentação do *corpus* da análise mediante o compartilhamento dos respectivos quadros de uso de tempo e de mobilidade e dos relatos de

cada uma das vinte e três entrevistadas, separadas em dois grupos, a saber, o de usuárias do MOVE municipal e o de usuárias do MOVE metropolitano.

Após a elaboração da fundamentação teórica e a definição do desenho metodológico da pesquisa, o quarto capítulo constitui o momento para o qual todos os esforços realizados anteriormente convergiram, ou seja, a análise dos dados obtidos. A exploração da dinâmica que se processa entre a infraestrutura do MOVE e as práticas das mobilidades elaboradas pelas mulheres entrevistadas foi problematizada através da construção de três operadores analíticos. O primeiro deles, intitulado *Motivações e modos de se deslocar pela cidade*, procura avaliar o primeiro índice, em termos de mediação simbólica, responsável por orientar o processo de tomada de decisão das mulheres a respeito de suas estratégias de mobilidade, a saber, a finalidade do deslocamento. Assim, torna-se possível observar em que contextos e por quais razões as entrevistadas decidem ou não utilizar os serviços do MOVE em seus deslocamentos cotidianos. O segundo operador se presta a contextualizar a conformação das práticas de mobilidade através da avaliação dos *Fatores que influenciam as escolhas e os comportamentos de mobilidade das mulheres*. Foram ponderadas as diferentes formas que os elementos tempo, dinheiro, cuidado, conforto, segurança e informação disponível sobre o sistema são apropriados pelas mulheres entrevistadas de modo a conferir materialidade aos seus respectivos processos de materialidade. Por último, mas não menos importante, o operador *MOVE e as MOVElidades* tem o objetivo de avaliar as opiniões das usuárias a respeito do funcionamento do sistema MOVE no exercício de suas rotinas cotidianas, considerando tanto os argumentos utilizados pelas entrevistadas como o reagrupamento das avaliações em categorias como área de moradia, tempo de viagem, renda mensal e faixa etária.





# 1. A MOBILIDADE COMO MÉTODO E CAMPO DE PESQUISA: MULHERES EM MOVIMENTO

## 1.1. A virada da mobilidade: uma perspectiva e ferramentas conceituais

A pesquisa aqui empreendida consiste, de maneira sumária, em efetuar uma análise sobre os padrões de mobilidades de usuárias do MOVE – as assim chamadas linhas do BRT (*Bus Rapid Transit*) da grande Belo Horizonte. Através da escolha inicial por perfis etários diferentes, pretende-se efetuar uma comparação entre as mulheres que utilizam as linhas do MOVE exclusivas do perímetro urbano da cidade de Belo Horizonte e com aquelas que utilizam os braços do MOVE da Região Metropolitana. Trata-se, portanto, de observar os processos de mobilidade nos quais tais linhas do MOVE estão inscritas, tendo como foco a experiência das mulheres na utilização destes modais. No entanto, os propósitos deste estudo só se tornam realmente inteligíveis quando se desvincula a apropriação das usuárias destes BRT's de uma abordagem que compreende a mobilidade restrita apenas à dimensão do deslocamento físico. Neste sentido, o trajeto a ser percorrido nesta primeira seção consiste em, inicialmente, apresentar a perspectiva que baliza a compreensão de mobilidade empregada nesta dissertação. Procura-se observar quais deslocamentos conceituais o chamado *paradigma das mobilidades* aciona para problematizar de maneira mais complexa o fenômeno da mobilidade. A parte seguinte, por fim, pretende apresentar algumas das principais ferramentas conceituais necessárias para promover a discussão do caráter diferencial das mobilidades entre homens e mulheres.

### 1.1.1. Deslocamentos conceituais propostos pelo paradigma das mobilidades

O aprofundamento do desencaixe entre tempo e espaço (GIDDENS, 1991), expresso pela maior amplitude do fenômeno da globalização, demandou aos cientistas sociais a elaboração de teorias e metodologias mais condizentes com a dinamicidade das transformações sociais observadas na atualidade. Dentre os principais indutores de tal aprofundamento podem-se mencionar o desenvolvimento e a maior difusão das tecnologias de comunicação e transporte, responsáveis por chamar a atenção para a questão da *mobilidade* no interior da teoria sociológica. Não obstante, a noção de mobilidade inicialmente foi tratada de maneira difusa – sobretudo através da disseminação de metáforas –, e contraditória – podendo, a depender da interpretação, tanto ser celebrada, quando entendida como produtora

de novas formas de sociabilidade, quanto recriminada, ao apontar para a desintegração da vida social. Apenas os estudos sobre migração e sobre transporte se preocupavam em abordar esta temática de maneira mais precisa.

Ciente da centralidade da mobilidade na conformação das práticas sociais, John Urry (2000), conclui em *Sociology beyond societies* que a esfumação das fronteiras exigem novas formas de estudar as pessoas e sociedades. Mais tarde afunda nesta ideia e propõe a elaboração de um *paradigma das mobilidades*, trabalhando também em parceria com Mimi Sheller (SHELLER; URRY, 2006a; URRY, 2007). Trata-se de um esforço na tentativa de conceber a mobilidade como um objeto de estudo portador de uma dada especificidade e de um conjunto de problemáticas próprias. O ponto de partida para essa tarefa diz respeito ao estabelecimento de uma definição para a mobilidade condizente com a perspectiva defendida pelo paradigma em questão. Busca-se, assim, a superação da compreensão da mobilidade gestada no interior dos estudos sobre transportes. A mobilidade não deve ser reduzida à condição de um mero deslocamento entre dois pontos no espaço. Embora o deslocamento seja um elemento constitutivo da mobilidade, não se trata da única dimensão que este conceito contempla. A tripartição proposta por Tim Creswell (2010), explorada por Ola Söderström e Laurence Crot (2010), fornece um caminho promissor para dimensionar a complexidade que a noção de mobilidade adquire no interior deste novo campo de conhecimento sociológico.

O vetor *movimento* reconhece a indissociabilidade entre mobilidade e deslocamento. Porém, procura decompor analiticamente as várias camadas imbricadas que o deslocamento implica. Movimentar-se é mais do que apenas percorrer um trajeto estabelecido. A sua performatividade através do lugar compreende uma motivação, que aponta para um conjunto de decisões a serem consideradas pelos indivíduos a fim de concretizarem seu movimento. Para um mesmo propósito existem, potencialmente, várias rotas disponíveis. A rota percorrida está vinculada às possibilidades e restrições impostas pela forma de locomoção utilizada, remetendo à existência de uma consciência temporal nos cálculos efetuados. Assim, diferentes formas de locomoção implicam o desenvolvimento de distintas velocidades e revelam métricas espaciais específicas.<sup>5</sup> O vetor *significação*, por sua vez, aponta para a materialidade

---

<sup>5</sup>Em certa medida, os meios de locomoção definem as rotas. Deste modo, enquanto se pode ter uma maior liberdade de movimento ao andar a pé, uma vez que não existem regulamentações de tráfego bem demarcadas – o que não equivale a dizer que inexistam etiquetas preferenciais a serem colocadas em prática –, o uso de um modal como o táxi, por mais que tenha a flexibilidade de não obedecer a um itinerário predefinido, deve necessariamente se ater às regras de circulação do trânsito no que diz respeito, sobretudo, às mãos e contramãos das vias. Os ônibus, por seu turno, possuem uma rota articulada através de pontos de embarque e desembarque. À diferença das linhas tradicionais, os BRTs, como o MOVE, e os metrô, apesar de também se constituírem a partir de pontos de embarque e desembarque, estão estruturados sob a forma de corredores. A opção por cada um desses modos de transporte terrestres leva em consideração a questão dos recursos econômicos, das distâncias a

simbólica da mobilidade, isto é, para a maneira como a experiência é convertida em narrativa, para o modo como os indivíduos conferem sentido às suas práticas de mobilidade. Esta materialidade simbólica, convém dizer, está histórica e culturalmente inscrita. Por fim, o vetor prática enfatiza a performatividade propriamente dita da mobilidade pelos indivíduos ao ressaltar os problemas enfrentados e as estratégias adotadas para lidar com as situações concretas que se apresentam em suas experiências cotidianas. A estes vetores Ole Jensen (2009) acrescenta outros dois. A percepção subjetiva dos indivíduos congrega também a questão do *prazer*, isto é, a maneira como os indivíduos sentem a experiência da mobilidade, e uma dimensão *estética*, responsável pela avaliação do caráter contemplativo existente por trás desta experiência.

A apresentação dos vetores acima, além de reiterar o fato de que a noção de mobilidade não diz respeito exclusivamente ao caminho percorrido entre o ponto de partida e o ponto de chegada – até pelo fato de tais pontos serem demasiadamente imprecisos, visto que a mobilidade é um processo contínuo –, coloca em primeiro plano o vínculo intrínseco entre o exercício da mobilidade e a experiência dos indivíduos. A multidimensionalidade da mobilidade reforça a centralidade da reflexividade na conformação da ação dos indivíduos e, mais do que isso, permite observar a própria transformação que sua prática instaura na configuração identitária dos indivíduos em questão, afinal, aquele que regressa de uma travessia jamais é idêntico àquele do momento em que partiu. A este respeito, Filipa Matos (2008) ressalta que é através das práticas de mobilidade que aprendemos e encenamos a sociedade. Em movimento produzimos nossos padrões de temporalidade, habitamos espaços físicos e sociais, desenvolvemos um senso tácito da ritmicidade dos compassos da vida social e nos interseccionamos com outros indivíduos, o que nos permite desenvolver um senso de moralidade e de identidade. A mobilidade, portanto, produz significados e cultura e por isso sua compreensão não pode ser desvinculada das práticas sociais que a instituem e por ela são instituídas.

No âmbito da teoria sociológica, a elaboração da noção de mobilidade, sobretudo em suas formas mais incipientes e sub-teorizadas, se inscreve como uma reação aos modelos de concepção da sociedade estruturados em torno da ideia de sedentarismo, relacionada à fixidez do território – entendido através de uma ordem espacial eminentemente física – e de relações

---

serem percorridas, do tempo, da velocidade necessária para o deslocamento, além da qualidade de vida – caminhar ou andar de bicicleta, sob certas circunstâncias, podem ser opções que estejam mais adequadas a um estilo de vida saudável em detrimento de concepções mais sedentárias de mobilidade; às vezes, por outro lado, podem revelar exatamente o oposto, ou seja, a inexistência de recursos para a utilização de outras formas de mobilidade.

de pertencimento a categorias sociais estáticas – como as de estado, família, nação e classe social.<sup>6</sup> A reação ao sedentarismo, como de costume, ocorreu através do procedimento de inversão, ou seja, da passagem de um modelo estritamente rígido para outro estritamente fluído. As chamadas teorias nômades foram influenciadas pelas formulações de Gilles Deleuze e Félix Guattari (1987), em particular por suas imagens que indicavam estados móveis, como a do marinheiro que jamais aporta e sempre é levado pelo movimento no mar, permanecendo em trânsito – o que conduz à ideia do fluir. Estabelece-se diante disso, uma polarização, notadamente marcada por um caráter moral: o sedentarismo – evocando certa nostalgia de um passado ordenado que, certamente, nunca existiu – se opõe ao nomadismo – que ao sobrevalorizar a transitoriedade é incapaz de explicar as permanências e os enraizamentos.

Atento às limitações desta oposição radical, Jensen (2009), a fim de congregiar as virtudes e, simultaneamente, superar as deficiências de cada polo propõe um meio termo para a problematização da noção de mobilidade. Ele ressalta que, empiricamente, fixidez e fluidez estão inter-relacionadas, uma vez que, necessariamente, a mobilidade compreende em seu autoconceito a imobilidade. Para coordenar o encontro com um amigo, por exemplo, a mobilidade pressupõe momentos de imobilidade. Assim, caso o modal escolhido seja um ônibus, da mesma forma que existe uma caminhada inicial, há um momento imóvel quando se aguarda pelo transporte no ponto de embarque. O trajeto, por sua vez, conglopera a mobilidade do veículo que se movimenta com a inércia do passageiro que permanece imóvel dentro do espaço – seja sentado, seja em pé, ainda que faça um uso produtivo do tempo implicado naquele deslocamento específico. O final do trajeto, considerando que haja uma distância a ser percorrida a pé, pode resultar em uma nova imobilidade – ter que esperar um intervalo de tempo pela chegada da companhia. A mobilidade, portanto, não compreende exclusivamente o exercício de um movimento irrestrito, senão a alternância de momentos significativos interconectados. Deve-se prestar atenção à tensão constitutiva entre o mover-se e o fixar-se considerando esta dinâmica sempre em termos de recursos e restrições, tendo em vista a análise do contexto que é construído e articula ação dos indivíduos.

A reconceitualização da mobilidade amplia o significado desta prática ao mesmo tempo em que torna evidente a sua multidimensionalidade. Em consonância com este movimento, tal reconceitualização reivindica necessariamente uma redefinição do conceito de

---

<sup>6</sup> O caráter difuso, borrado, que tais noções adquirem na contemporaneidade levou Ulrich Beck (2003) a considerá-las sob a condição de *categorias zumbis*, uma vez que o poder explicativo dessas noções não dá conta de contemplar a dinamicidade da vida social em um contexto de modernização reflexiva.

lugar. A mobilidade entendida dentro de uma perspectiva dos transportes – referência de comparação mais imediata para se compreender o fenômeno em questão no âmbito do cotidiano –, tende a reiterar sistematicamente a fisicalidade do lugar. O transporte, que vai do A ao ponto B, desenha uma trajetória em um espaço euclidiano, geográfico. O que está em questão é a dimensão meramente pragmática do deslocar-se, aspecto este que estrutura a maneira como o planejamento urbano é realizado.

Este entendimento do espaço colide frontalmente com uma noção de mobilidade que problematiza a centralidade da agência dos indivíduos na maneira como os mesmos organizam os seus movimentos. Uma vez que a mobilidade implica uma relação de significação por parte dos agentes ao estabelecer relações sociais, não se pode negligenciar a centralidade da dimensão contextual dos lugares que conformam tais relações, lugares estes apropriados e transformados durante estas práticas de mobilidade. Depreende-se, portanto, que os lugares são construídos através dos movimentos, das maneiras pelas quais tais movimentos são experimentados. Como o espaço emerge das práticas sociais, por consequência, ele passa a ser regulado – de maneira tácita ou explícita – através de um processo de hierarquização que implica a construção de relações de poder, negociadas e sustentadas durante o processo de interação entre os indivíduos. Segundo esta nova mirada, o lugar é marcado por um equilíbrio provisório expresso pela tensão entre movimento e permanência. Como se pode depreender, em oposição ao lugar dentro da perspectiva dos transportes, o lugar não é dado de antemão senão uma construção articulada pelas relações entre os indivíduos que, por sua vez, se apropriam deste lugar e constroem narrativas sobre si mesmos e sobre os outros.

Cabe aqui enfatizar que a ruptura com a fisicalidade do espaço expande a noção de lugar para evidenciar uma nova implicação deste processo. Neste sentido, Vincent Kaufmann, Manfred Bergman e Dominique Joye (2004) e Jordan Frith (2012) reconhecem o radical desencaixe entre tempo espaço proporcionado pelas tecnologias de comunicação como um significativo lugar de mobilidade na contemporaneidade. O fluxo proporcionado pelo movimento não é de ordem exclusivamente material. Frith faz questão de apontar para a dissolução das fronteiras aparentemente tão demarcadas entre o real e o virtual, suscitado inicialmente pelo advento da Internet, ao mostrar a constituição recíproca entre essas esferas destacando a centralidade que os dispositivos móveis de comunicação possuem na configuração da vida social. Portador de velocidades, ritmos e formas de circulação, conclui-se que a reformulação do lugar, através de seu caráter dinâmico e ampliado, se constitui como um importante ponto de apoio para o processo de configuração da identidade pessoal.

No caso específico desta dissertação, é preciso chamar a atenção para um lugar em particular: o ambiente urbano. Faz-se necessário superar a compreensão da cidade enquanto um ambiente que pode ser reduzido a formas fixas ou derivado de propriedades morfológicas. A cidade se constitui e é constituída sob a condição de uma teia, um verdadeiro emaranhado de relações sociais permanentemente criadas e recriadas por intermédio dos indivíduos que ocupam sua estrutura. É daí que nasce o seu caráter dinâmico, mutável, sempre renovável que, ao mesmo tempo, evoca memórias e uma sensação de permanência. O caráter urbano é, como Georg Simmel (1967) e Louis Wirth (1967) colocam, sobretudo, um modo de vida. E isso se reflete na conformação do espaço, afinal, o dito modo de vida, na verdade, comporta modos de vida diferentes – e por vezes conflitantes –, cada qual com a sua compreensão do que o espaço urbano significa. Desse modo, a cidade, para as mulheres, em termos potenciais, difere substancialmente da cidade sob a óptica dos homens. O espaço urbano não deve ser compreendido como um lugar que apenas comporta as diferenças sociais pré-existentes, mas como uma instância constitutiva na produção e regulação de tais diferenças, atuando também na conformação das identidades pessoais. A cidade, portanto, reforça a autopercepção do que significa ser mulher e do que significa ser homem e, mais do que isso, evidencia quais lugares mulheres e homens ocupam no interior de uma sociedade. Uma vez que estamos permeados de relações com outras culturas móveis e diferentes formas de vivenciarmos a mobilidade, ao produzirmos e reproduzirmos a cidade estamos construindo a nós mesmos. Depreende-se disso que os espaços urbanos são pontos de conexão que congregam transformação, movimento e práticas sociais.

A grande multiplicidade de velocidades e métricas presente nas cidades, resulta, segundo Jacques Lévy (2001), em um conjunto de identidades móveis, como a figura do pedestre, do motorista e do motociclista. Em suma, o paradigma das mobilidades, ao reivindicar a mobilidade com um objeto de estudos próprio, estrutura-se através da promoção dos seguintes deslocamentos: da ênfase majoritária na questão do espaço-tempo, que conferia um aspecto mais estrutural aos estudos de transporte, desvinculado da realidade prática, para o estudo dos agentes, estruturas e contextos envolvidos nas dinâmicas de mobilidade; de um entendimento territorial do lugar, anterior e independente das práticas sociais, para uma concepção de lugar como um produto que emerge dos através dos significados compartilhados durante as interações sociais; de uma lógica focalizada principalmente no âmbito da produção e do planejamento urbano, para outra que contempla a dimensão performática da mobilidade através dos usos sociais; das questões puramente voltadas ao acesso, aos meios de transporte e ao tempo de duração dos deslocamentos, para o

reconhecimento da centralidade da experiência dos agentes na conformação das práticas de mobilidade.

Os planos, aspirações e entendimentos envolvidos na agência tornam mais inteligíveis as estratégias empregadas pelos indivíduos para a produção de suas mobilidades, assim como os valores morais que dão sustentação a tais práticas, aspecto este que será alvo de uma investigação mais aprofundada na subseção abaixo.

### ***1.1.2. Mobilidade diferencial: ferramentas conceituais***

A mobilidade, conforme se atestou, é mais do que se deslocar entre dois pontos em uma coordenada plana: trata-se de configurar e reconfigurar a própria identidade, produzir os espaços urbanos, estabelecer relacionamentos sociais – marcados sempre por uma tensão constitutiva – assim como pleitear por mudanças ou reivindicar a conservação na ordem da hierarquia da estrutura social. Sobretudo, mobilidade diz respeito a uma relação entre o cálculo das ações empreendidas, os contextos sociais de interação e produção de significados. Diante disso, a subseção em questão procura, essencialmente, desdobrar os deslocamentos conceituais abordados pelo paradigma das mobilidades com o propósito de complexificar o tratamento do vínculo entre a mobilidade e as dinâmicas de exclusão social. Este último termo procura reconhecer que os potenciais de mobilidade não são performados de maneira idêntica por todos os indivíduos. Observado um conjunto de relações sociais específico, tal constatação evidencia o caráter diferencial inerente às práticas de mobilidade:

a mobilidade aparece como uma rede que articula diversas rotinas, recursos, necessidades, interesses, expectativas e papéis produtivos e reprodutivos de um número variável de pessoas, relacionadas entre si por vínculos emocionais e práticos essenciais para a organização de suas vidas cotidianas. Os papéis e a posição de cada um nesta rede não são aspectos estáticos e variam de acordo com as etapas do ciclo da vida, as condições econômicas, os papéis de gênero, entre outras variáveis como a etnia e as condições físicas (JIRÓN, 2017a, p. 409. Tradução da autora).

As ferramentas conceituais apresentadas a seguir procuram acrescentar uma gama maior de camadas que constituem a mobilidade, observando sua relação com as dinâmicas de poder que configuram e são configuradas na experiência prática da vida cotidiana. É com base nesta premissa que a presente dissertação se ocupará em apontar as diferenças existentes entre a mobilidade de homens e de mulheres, concentrando a discussão, em particular, na especificidade com a qual as mulheres performam a mobilidade. Deve-se lembrar que, embora existam semelhanças capazes de distinguir e agrupar de maneira mais ampla o

movimento exercido por homens em detrimento daquele exercido pelas mulheres, não se pode perder de vista que mesmo no interior de cada uma dessas categorizações analíticas há a presença de condicionantes sociais que definem a existência de mobilidades diferenciais também em uma perspectiva intra-identitária. Ser mulher não constitui uma pertença unívoca. Conforme ficará ainda mais patente na discussão promovida pela próxima seção, existem múltiplas formas de ser mulher cujos desdobramentos podem, analiticamente, conduzir a percepções e vivências da mobilidade bem demarcadas, particulares.

Tendo como referencial o pano de fundo acima, uma primeira consideração teórica de extrema valia para aprofundar os desdobramentos empíricos para a análise dos processos de mobilidade pode ser encontrado nos escritos do geógrafo Lévy (2001). O ponto de partida deste autor consiste em questionar o entendimento da mobilidade sob a forma de um dado objetivo, considerado em referência ao presente ou ao passado. Em vez disso, o geógrafo chama a atenção para a referencialidade do futuro através da noção de *movimentos potenciais*. Em outras palavras, quando concebe a mobilidade em termos de potência, Lévy procura compreender este fenômeno a partir de um entrecruzamento múltiplo de dimensões que estão em jogo articulando as decisões sobre a maneira como a mobilidade assumirá sua forma concreta. A potencialidade expressa o conjunto de possibilidades que os agentes possuem para praticar a mobilidade, conjunto este que está vinculado aos recursos e restrições presentes em um contexto concreto de ação. Esta mudança do foco conceitual procura chamar a atenção para a importância da agência humana empreendida a partir da elaboração de cálculos que implicam escolhas por certas formas de mobilidade em detrimento de outras. Quando se considera a perspectiva da potencialidade, procura-se mostrar, primeiramente, que os movimentos não são determinados, unívocos, mas circunstanciais.<sup>7</sup> Além disso, deseja-se chamar a atenção para a dinâmica que orienta as escolhas dentre as possibilidades ofertadas aos agentes, uma vez que nem todos têm a mesma liberdade potencial de movimento. De maneira a compreender melhor a referida dinâmica, Lévy decompõe as virtualidades, ou seja, os movimentos potenciais, em três dimensões, quais sejam, a *acessibilidade*, a *competência de mobilidade* e o *capital social*.

---

<sup>7</sup> Um exemplo clarifica o potencial explicativo de se compreender a mobilidade em termos de potência. O fato de ter condições econômicas de adquirir um carro não implica, necessariamente, que o indivíduo opte pela compra de tal bem. No caso específico de se adquirir um carro, esta escolha não significa que o carro será utilizado em todos os deslocamentos feitos pelo indivíduo em questão – em um caso particular, pode ser mais vantajoso, dentro dos cálculos empreendidos, a utilização de outros modais de transporte em deslocamentos para o trabalho, sendo reservada a utilização do carro para momentos de lazer, por exemplo. A potência, neste sentido, diz de um alargamento das possibilidades de escolha e não de uma relação causal.



Embora Lévy qualifique o acesso em referência à oferta de transportes disponíveis para os agentes escolherem o modo mais adequado à consecução da finalidade desejada, parece mais apropriado estender este conceito para além da questão modal e situar a acessibilidade em termos do conjunto das estratégias de mobilidade potencial possíveis de serem apropriadas pelos agentes. Este movimento procura manter a coerência com a reformulação da noção de mobilidade de modo a não se limitar exclusivamente a uma perspectiva de transporte focada no simples deslocamento. O acesso não diz respeito, nesse sentido, apenas aos modais de transporte – inclusive porque o deslocamento pode ser de ordem virtual, através das tecnologias de informação e comunicação –, senão também às tecnologias que ampliam a inteligibilidade da mobilidade, bem como aos conhecimentos disponíveis aos agentes para o exercício do movimento. Feita esta ponderação, pode-se afirmar que o acesso coloca em primeiro plano a estruturação do poder no âmbito da constituição da vida social, uma vez que diz respeito a uma dinâmica que congrega a existência de recursos e limitações que podem ser acionados pelos indivíduos em contextos práticos de ação. Dito de maneira explícita, o poder se inscreve na acessibilidade porque a apropriação de recursos e as formas de restrição ao movimento são desigualmente distribuídas. De acordo com os propósitos específicos deste trabalho, ainda que exista uma pluralidade de modais de transporte disponíveis para se percorrer uma determinada rota, nem todos os indivíduos têm a capacidade potencial de escolher o mais conveniente dentre toda a gama de modais disponíveis.

Acerca das barreiras ao acesso, Paola Jirón (2017a) chama a atenção para a existência de uma limitação<sup>8</sup> constitutiva, qual seja, as decisões tomadas por parte dos agentes jamais são escolhas puramente individuais. Na verdade, são interdependentes e se constituem em referência aos demais agentes que fazem parte de sua rede de relações:

Para compreender a mobilidade de uma pessoa, resulta quase impossível separá-la dos deslocamentos de outros membros do lar ou de suas redes sociais, já que os membros sempre se entrecruzam. Neste sentido, as decisões de mobilidade quase nunca são individuais, senão que estão determinadas por uma série de decisões e negociações prévias, que acontecem muito antes de sair de casa. (JIRÓN, 2017a, p. 409. Tradução da autora).

Prosseguindo com a tripartição da mobilidade segundo a proposta de Lévy, a materialização da acessibilidade encontra expressão na segunda dimensão a ser considerada, a

---

<sup>8</sup> Acerca da questão das limitações ao acesso, Jirón (2017a) elabora uma tipologia de fatores que influenciam de maneira direta nos cálculos dos agentes. Dentre as dimensões abordadas pela pesquisadora estão as restrições financeiras, físico-espaciais, organizacionais, temporais, tecnológicas e corporais/emocionais.

saber, a chamada *competência de mobilidade*. O fato de, em termos hipotéticos, haver potenciais de acesso semelhantes para dois indivíduos não implica que os mesmos se apropriem de maneira idêntica do acesso disponível. A competência de mobilidade, neste sentido, leva em conta o conhecimento construído e incorporado pelos indivíduos através de suas experiências cotidianas sobre as práticas de mobilidade tendo em conta os lugares que frequentam – a casa, o trabalho, o lazer, serviços. Tal conhecimento aponta para a dinâmica dos usos sociais e é utilizado pelo agente para efetuar cálculos que priorizem alcançar a forma mais vantajosa de se mover pelos lugares de modo a concretizar o objetivo proposto. Incluem-se na esfera das competências: o conhecimento aprofundado do espaço urbano, que produz atalhos na prática de mobilidade e confere a possibilidade de acessar lugares imperceptíveis a uma enorme gama de agentes; o conhecimento acerca de regras e regulações do movimento, o que remete a modos específicos de se obter determinadas licenças e permissões para desempenhar a mobilidade de maneira mais plena, como as permissões para conduzir carros e motos; a habilidade em manejar determinados modais de transporte, expressa pela capacidade de se equilibrar em uma moto ou bicicleta, assim como o domínio adequado da direção de veículos automotivos; o desenvolvimento de uma atenção flutuante que permita aos diversos agentes – pedestres, motoristas de carro, motoqueiros, ciclistas – coordenar seus movimentos no trânsito de maneira segura.

A competência de mobilidade, neste sentido, evidencia as limitações de presumir que o potencial de mobilidade esteja correlacionado de maneira direta à questão da renda. Isso porque o fato de um indivíduo possuir recursos econômicos em abundância não quer dizer que ele tenha uma capacidade maior de transitar pelos lugares do que uma pessoa com recursos econômicos mais escassos. A diferença de competência de mobilidade entre ambos, supondo-a favorável em prol do que possui menos dinheiro, pode inverter a equação e, assim, apontar para a existência de uma maior mobilidade potencial ao indivíduo economicamente desfavorecido. Reitera-se, através deste exemplo, que as possibilidades de acesso não determinam de maneira direta e unidimensional os usos sociais das práticas de mobilidade.

A última dimensão da mobilidade apontada por Lévy é o *capital social* dos indivíduos. A noção em questão, vista sob o prisma da teoria sociológica, procura romper com certa leitura simplista dos escritos de Karl Marx segundo a qual a infraestrutura – a base econômica de um sistema social – determinaria a superestrutura – as formas de consciência vigentes na sociedade em questão.<sup>9</sup> Em outras palavras, deseja-se questionar a falsa ideia de que os

---

<sup>9</sup> Para uma leitura mais adequada acerca da relação entre infraestrutura e superestrutura, consultar Raymond Williams (1979).

problemas sociais se resumiriam a problemas de ordem meramente econômica – e que, por consequência disso, a resolução dos problemas sociais diria respeito exclusivamente à distribuição equitativa de recursos econômicos. Dentro dos marcos do presente trabalho esta hipótese encontra contestação na observação de Haydée Svab (2016) de que caso fosse alcançada uma igualdade de recursos econômicos entre homens e mulheres isso não implicaria que os padrões de mobilidade entre eles se tornassem necessariamente semelhante. Conforme ficará mais claro na seção seguinte, de nada adiantaria uma maior equidade financeira entre homens e mulheres caso este movimento não fosse acompanhado por uma revisão na esfera da divisão sexual do trabalho. O capital social, neste sentido, procura dar a ver a existência de outras importantes moedas de troca no âmbito da produção e reprodução da vida social para além da moeda econômica. As formas não monetárias também podem ser fontes importantes de poder e influência na estruturação das práticas sociais e, inclusive, por uma questão de reversibilidade, podem ser convertidas em recursos econômicos. Assim, o capital social aponta para a centralidade das redes sociais nas quais os indivíduos estão inseridos e na capacidade destes em utilizar tais relações como recursos para a implementação das suas estratégias de perpetuação na vida em sociedade. Indivíduos economicamente desfavorecidos, como lembra Jirón (2017a), podem se valer de suas redes sociais para expandir seu potencial de mobilidade.

Uma quarta dimensão da mobilidade, extraída dos escritos de Kaufmann et al. (2004),<sup>10</sup> constitui-se como um fechamento lógico à tripartição proposta por Lévy. Trata-se da *apropriação* da mobilidade por parte dos agentes. Se a acessibilidade, a competência e o capital social se inscrevem no terreno das virtualidades, a apropriação é o vetor que conglomeram as dimensões anteriores ao converter a potência efetivamente em ato. A apropriação consiste na implementação das estratégias adotadas pelos agentes, realizada através da interpretação da realidade que os cerca, considerando suas motivações, valores, hábitos, planos e aspirações. É a partir da avaliação das restrições e dos recursos disponíveis em um determinado contexto que os agentes efetuam as suas escolhas de mobilidade.

A discussão acima realizada fornece as condições necessárias para a introdução do conceito de motilidade elaborado por Kaufmann et al (2004). Em linhas gerais, a motilidade

---

<sup>10</sup> Tanto Lévy (2001) como Kaufmann, Bergman e Joye (2004) compreendem a mobilidade em termos de uma tripartição analítica. Em comum, reconhecem a centralidade das dimensões da *acessibilidade* e da *competência*. Diferem, contudo, em relação ao último termo de seus construtos teóricos. Enquanto Kaufmann et al (2004), destacam a dimensão da *apropriação*, Lévy chama a atenção para a questão do *capital social*. A fim de não repetir os vetores em comum e de complexificar a construção da noção de mobilidade, dada a complementaridade da discussão empreendida por estes pesquisadores, optou-se neste trabalho pela vinculação do aspecto abordado por Kaufmann à teorização de Lévy.

procura chamar a atenção para a compreensão da mobilidade sob a condição de um verdadeiro capital. Com isso, o sociólogo intenta correlacionar a mobilidade espacial (horizontal) à mobilidade social (vertical).<sup>11</sup> A maior capacidade de se mover pelo espaço, em termos potenciais, poderia aumentar a chance dos agentes de ascenderem do ponto de vista da escala social. A mobilidade, sob a condição de um capital, poderia ser convertida em outras formas de capital, dentre as quais, o capital econômico. A premissa de Kaufmann, Bergman e Joye consiste em considerar a interdependência existente entre as estruturas sociais e a capacidade de mover entidades, bens ou pessoas. A *motilidade*, dentro deste contexto, refere-se a uma competência do agente de se mover no espaço geográfico e social para, dessa maneira, ser capaz de mobilizar recursos e traçar estratégias convenientes que o permita ascender na escala social em um determinado contexto histórico-cultural. A pertinência da noção de motilidade no corpo dessa dissertação se justifica por tornar evidente que a diferença de capacidade de mobilidade configura um índice importante na produção de desigualdade social. A mobilidade diferencial entre homens e mulheres é um sintoma do processo em questão. A maior liberdade de trânsito dos homens, em geral, permite que os mesmos tenham acesso a mais oportunidades de trabalho que as mulheres, o que, por sua vez, acentua o hiato econômico existente entre ambos. Os fatores condicionantes desta diferença de mobilidade serão alvos de atenção pormenorizada nas seções que se seguem.

Uma última contribuição, no âmbito das ferramentas conceituais que amparam a análise a ser empreendida neste trabalho, pode ser encontrada na argumentação elaborada por Jirón (2010) a propósito dos lugares confinados e dos túneis da experiência. O ponto de partida para as considerações da pesquisadora está ancorado na noção de *espacios móviles*. Estes se referem aos espaços nos quais os indivíduos produzem significados durante suas respectivas práticas de mobilidade. Contemplam os transportes de massa, como ônibus ou metrô, assim como os automóveis, motocicletas e mesmo as bicicletas. A preocupação de Jirón consiste em saber se as práticas de significação de tais espaços produzem um alargamento ou uma restrição das relações sociais. Enquanto manifestação prevalente a pesquisadora, através de seu trabalho de campo realizado na cidade de Santiago, capital do Chile, aponta para a tendência ao confinamento do espaço, o que restringe as possibilidades de encontro e interação social. Jirón se apropria da noção de lugares confinados<sup>12</sup>, elaborada

---

<sup>11</sup> A mobilidade social consiste na mudança na distribuição de recursos ou posições sociais de indivíduos, famílias ou grupos no interior de uma dada estrutura ou rede social.

<sup>12</sup> Locais nos quais pessoas portadoras de um determinado capital financeiro, cultural e social tendem a se autosegregar, limitando o acesso de outros agentes.

por Pierre Bourdieu, e, a partir da observação dos espaços urbanos, se dá conta da coexistência de cidades paralelas no interior dos limites amplos de significação da cidade.

Estas cidades dentro das cidades se constituem sob a forma de um circuito fechado cujo acesso é restrito apenas a determinados agentes, isolando-os dos demais indivíduos. A esse processo de segregação sócio-espacial Jirón deu o nome de *túneis da experiência*. Eventualmente, o fato de compartilhar o mesmo espaço físico com outro indivíduo não implica necessariamente que ambos pertençam às mesmas cidades – considerando cidades neste contexto como esferas de significação portadoras de certa especificidade. Cabe ressaltar um aspecto de suma importância a respeito dos túneis da experiência, qual seja, os mesmos apontam para a existência de processos de construção de uma identidade comum a determinados grupos sociais, com a consequente instituição de práticas de caráter regular. Os túneis da experiência, em certo sentido, podem ser comparados à formação de guetos identitários.

Por fim, Jirón subverte a retórica dos estudos de mobilidade ao questionar o fato de que um maior grau de mobilidade implica uma maior liberdade por parte dos indivíduos. Argumenta a pesquisadora que se por um lado uma maior mobilidade está associada a um acesso a mais oportunidades, por outro esta hipermobilidade pode incorrer na sobrecarga do indivíduo, que, paradoxalmente, acaba por se tornar um verdadeiro refém da mobilidade. As mulheres, com a sua dupla – às vezes tripla – jornada de trabalho se afiguram como uma ilustração apropriada para o diagnóstico efetuado por Jirón.

As discussões propostas por esta seção se constituem como uma primeira camada de sentido para compreender os aspectos específicos da mobilidade das mulheres. Os deslocamentos conceituais evocados pela virada da mobilidade procuraram dar suporte à problematização dos processos diferenciais de mobilidade existentes na produção da vida social. A próxima seção complementar a argumentação aqui empreendida ao apresentar as bases sócio-históricas da construção da noção de identidade e, em particular, de identidade de gênero, de maneira a evidenciar as implicações destas transformações nos processos de mobilidade performados na vida cotidiana por homens e, sobretudo, pelas mulheres.

## **1.2. Identidade e gênero: bases sócio-históricas para pensar as mobilidades das mulheres**

Durante a primeira seção, que procurou apresentar e definir os principais conceitos da perspectiva de mobilidade que ancora a realização deste trabalho, foi apresentado o conceito de motilidade, elaborado por Kaufmann, Bergman e Joye (2004), que tem por objetivo

compreender a mobilidade sob a condição de um capital apropriado pelos indivíduos e passível de convertido em outras formas de capital – como capital social, cultural e, inclusive, capital econômico, indicando a existência de uma correlação entre a mobilidade espacial e a mobilidade social. Entretanto a mobilidade, compreendida como um recurso, está socialmente distribuída de maneira desigual. Neste sentido, a presente dissertação entende que uma das dimensões da apropriação desigual da mobilidade está diretamente vinculada à questão do gênero. O objetivo desta seção, portanto, consiste em apresentar as bases sócio-históricas que ajudam a explicar a mobilidade diferencial entre homens e mulheres. Para tanto, o percurso adotado será norteado pela apresentação das transformações na compreensão do conceito de identidade a partir de uma discussão preliminar sobre a dinâmica de individualização desencadeada pelas mudanças sociais evidenciadas pelo processo de modernização.

### **1.2.1. A identidade predefinida: A naturalização da divisão sexual do trabalho**

Para os propósitos da discussão empreendida por esta seção, um aspecto fundamental, consiste na transição entre o pensamento tradicional e o moderno ocorrido através da mudança no sentido da *reflexividade*.<sup>13</sup> Para Anthony Giddens, a reflexividade é inerente a qualquer prática humana, uma vez que “todos os seres humanos se mantêm em contato com

---

<sup>13</sup> A noção de modernização está fundada, primordialmente, no desenvolvimento de uma crença no pensamento racional. A filosofia cartesiana, ao promover a separação entre sujeito e objeto de conhecimento, fornece as bases para questionar a ordenação divina – assumida como autoevidente –, própria do pensamento tradicional. Uma implicação direta deste movimento consiste no que Boaventura de Souza Santos (2000) denominou por primeira ruptura epistemológica, isto é, a cisão entre o senso comum e o conhecimento metódico da realidade exterior, condição esta que plantou as sementes para o florescimento da *ciência*. A propósito, a ciência moderna estava assentada na crença da existência de uma realidade objetiva que poderia ser desvendada pela ação do sujeito cognoscente através da utilização de um método apropriado capaz de superar a falibilidade dos sentidos e a ilusão das aparências.

Ulrich Beck (1997) observa que este primeiro momento do processo de modernização – o qual denomina *modernização simples* ou *modernização industrial* –, entretanto, não rompe completamente os laços com as formas estruturais próprias das sociedades tradicionais, mas, antes, se desapropria de tais estruturas para, posteriormente, as reconfigurar em seu interior. Isso ocorre porque, conforme destaca Anthony Giddens (1991), ambos os modos civilização estão ancorados em uma mesma ideia de providência. O que distingue o pensamento tradicional do estágio simples do processo de modernização é o fundamento desta crença: as *certezas* das divindades são substituídas pelas *certezas* da racionalidade científica. A modernização simples, portanto, herda uma dimensão teleológica do processo histórico cristalizada, sobretudo, através da ideia de progresso. O *telos*, portanto, consistiria no maior desenvolvimento racional e tecnológico possível de ser alcançado por uma sociedade cujos principais índices materiais de sucesso seriam expressos pela industrialização e pela urbanização.

Nesse sentido, a crença iluminista no progresso, lembra Mike Featherstone (1997), pretendia fazer com que a instrumentalização da razão, que culminou no desenvolvimento da ciência, desenvolvesse um conhecimento tecnológico capaz de controlar tanto a natureza como aperfeiçoar a vida social em termos da produção de uma sociedade civilizada através das empresas capitalistas, da administração pública e da definição de uma etiqueta social a ser seguida pelos indivíduos. Empecilhos para a modernização, os indivíduos desviantes “devem ser curados, reconstituídos e eliminados pelas instituições modernas em nome da ordem e do processo social” (FEATHERSTONE, 1997, p. 106)

as bases do que fazem como parte integrante do fazer” (GIDDENS, 1991, p. 38). Contudo, a orientação da reflexividade nas sociedades tradicionais está voltada para o tempo passado, pois a reinterpretação e o esclarecimento têm como objetivo o fortalecimento da própria tradição. Esta constatação, todavia, não significa a inexistência de transformações na estrutura das sociedades tradicionais senão que estas não eram prioritariamente perseguidas por tais sociedades. Zygmunt Bauman (2009) argumenta que as mudanças nas sociedades tradicionais eram imperceptíveis aos seus membros por serem lentas e graduais, o que facilitava um ajustamento suave às novas regras e práticas incorporadas pelo grupo.

O sentido da reflexividade na modernização, por sua vez, está orientado para o futuro, uma vez que a referencialidade do passado passa a ser alvo potencial de questionamentos. Ainda que se possam adotar condutas baseadas em práticas anteriores, esse procedimento é apenas casual visto que a manutenção de tais práticas deixa de ser obrigatória. Os *indivíduos* experimentam uma inédita sensação de liberdade ao terem que avaliar e justificar as soluções que julgam adequadas para a condução de suas respectivas existências. Na medida em que pensamento e ação estão diretamente vinculados, o futuro passa a ser percebido como uma dimensão temporal aberta. Esta fenda permite evidenciar uma tendência à maior produção de novidades e mudanças na estrutura social.

A noção histórica de *indivíduo*<sup>14</sup> é tributária do deslocamento da orientação da reflexividade sob condições de modernização. A insatisfação com o engessamento social típico das estruturas do antigo regime possibilitou o desenvolvimento de uma consciência autônoma responsável por colocar em xeque o até então inquestionável poder normativo das sociedades estamentais.<sup>15</sup> Como consequência deste processo, a necessidade de justificação social em um contexto de modernização fez com que a tradição perdesse o caráter naturalizado de seu poder.

O sociólogo Georg Simmel (2005) apresenta duas formas da expressão da individualidade. A primeira, que chamou de *quantitativa*, está ancorada na suposição de que os indivíduos partilhariam uma essência comum. Implícito a este raciocínio estava a produção

---

<sup>14</sup> Para Scott Lash (1997), no modo de civilização tradicional ainda não é possível falar na ideia de indivíduos, afinal, individualidade pressupõe autonomia e a vida comunitária tende a sufocar a liberdade de seus membros. Deste modo, a coesão é assegurada por meio de *sentidos partilhados*. Com o advento da modernização simples o processo de individualização assume o primeiro plano e, sob estas condições, a estrutura deixa de ser comunal e se torna coletiva, ou seja, os *sentidos partilhados* que unificam a identidade de uma sociedade são substituídos por arranjos impessoais entre indivíduos baseados em *interesses comuns*.

<sup>15</sup> Dentre os eventos históricos que possibilitaram maior autonomia dos sujeitos, Stuart Hall (2006) destaca a Reforma e o Protestantismo, com o questionamento da autoridade da Igreja Católica e a possibilidade de conversar diretamente com Deus; o Humanismo Renascentista, que fez do homem o centro do universo; as revoluções científicas que possibilitaram ao homem decifrar os mistérios da natureza; e o Iluminismo, que tinha como propósito libertar o homem da obscuridade e da intolerância.

de uma retórica pela busca da igualdade de direitos políticos e civis de modo a garantir uma maior liberdade de ação para os indivíduos ao deslegitimar o fundamento do poder absoluto da nobreza expresso pelos laços sanguíneos. A ascensão da burguesia ao poder, por intermédio das revoluções do século XVIII, é fruto deste movimento. Por consequência, institui-se uma primeira ideia de cidadania baseada no acesso ao voto e às garantias jurídicas fundamentais, como o advento do *habeas corpus*.

A individualidade qualitativa, por sua vez, procura chamar a atenção para a desigualdade existente na constituição dos indivíduos. Inspirada pelo ideário romântico do século XIX, destaca os sentimentos interiores do indivíduo como expressão da sua singularidade. É sob a experiência da individualidade qualitativa que o indivíduo começa a se reconhecer como portador de uma existência única e irrepetível. Esta nova consciência cria condições para o florescimento do amor romântico e, assim, a motivação para a realização do matrimônio sofre uma alteração: a formação de uma comunidade econômica, com o estabelecimento de arranjos que promovessem a manutenção do poder e da riqueza familiar, cede lugar à produção de uma comunidade de sentimentos.

A noção de indivíduo, conforme evidenciado, é consequência de um processo histórico complexo. Diante disso, contudo, uma questão implícita se afigura: tendo em mente que as transformações sociais são assimiladas de maneira heterogênea no tempo e espaço, quem, sob condições de modernização simples, poderia ser qualificado como indivíduo? Afinal, em tese, todos eram, formalmente, considerados iguais. Mas, na prática, alguns eram mais iguais – e, por conseguinte, mais livres – que outros. Por outro lado, a percepção de uma existência singular, do caráter diferencial da constituição individual, também não era extensível a todos. Os *indivíduos* que começaram a desfrutar das benesses da cidadania e dos direitos civis, assim como da autoconsciência de si mesmos como seres portadores de uma especificidade interior, foram majoritariamente os membros da nascente burguesia, e, sobretudo, os *homens*.

A essa noção de indivíduo correspondia, segundo Stuart Hall (2006), uma primeira concepção para o conceito de identidade. Inspirada pela ideia de mesmidade formulada por John Locke, a identidade do indivíduo era compreendida sob a condição de uma essência, isto é, como um núcleo interior sólido e imutável que surgia durante o nascimento de tal indivíduo e se desenvolvia ao longo de sua vida. Além de inata, a identidade era assumida como natural, uma propriedade inerente ao indivíduo. Este aspecto vinculava a identidade à existência de um destino predefinido. O *eu*, desse modo, era percebido como uma entidade unívoca, estável e coerente, dotado de um pensamento racional. Essa concepção de identidade está em



consonância com o movimento de reapropriação da tradição proveniente da modernização simples na medida em que fornece as bases para compreender o surgimento de novas estruturas sociais que reconfiguram a constituição estamental. Nesse sentido, Beck (1997) compara a incorporação dos modos coletivos de viver pelos indivíduos da modernização simples às *matrioskas*,<sup>16</sup> em que “a classe supõe a família nuclear, que presume os papéis de sexo, que presume a divisão do trabalho entre homens e mulheres, que presume o casamento” (BECK, 1997, p. 25).

Em condições de modernização simples há, portanto, uma separação bem definida entre as esferas do trabalho, da família e da produção. A conformação desta separação está amparada pela existência de uma divisão sexual do trabalho mantida e legitimada através de um arranjo entre concepções filosóficas, religiosas e científicas responsáveis pela produção de uma discursividade que definia de maneira universal o caráter específico de homens e mulheres. Masculinidade e feminilidade, enquanto expressões da identidade de gênero, são compreendidos sob a condição de uma essência depreendida dos caracteres biológicos de homens e mulheres: enquanto os primeiros seriam portadores de uma racionalidade inata, de um senso de virilidade e controle, as últimas, vinculadas ao aspecto natural da maternidade, eram vistas como emotivas, frágeis e, por vezes, irracionais. Por conta dessa compreensão, os homens seriam responsáveis pela esfera da produção e do sustento material da família, enquanto às mulheres competiria a esfera da reprodução e os cuidados com os filhos e o lar. Esta noção de gênero, conforme se pode observar, possui um caráter rigidamente prescritivo ao estabelecer um destino definido para a construção identitária de homens e mulheres. Além disso, a influência do discurso biológico – uma significativa matriz de conhecimento na época e frequentemente aplicado às explicações dos processos sociais –, associava a transgressão dos limites impostos pela identidade de gênero à anormalidade.

Esta polaridade apresenta uma implicação muito importante para os propósitos deste trabalho. O confinamento das mulheres aos limites socialmente seguros do lar em detrimento do acesso dos homens à vida pública e à exploração do ambiente urbano confirma a premissa adotada no início desta seção de que o gênero é uma dimensão constitutiva dos processos de mobilidade. A separação entre o ambiente privado, reservado às mulheres, e o ambiente público, desfrutado por uma parcela significativa dos homens, aponta para a existência de uma mobilidade diferencial. É perceptível, neste sentido, que a mobilidade das mulheres era muito restrita e limitada por conta das obrigações imediatas com o invisível trabalho

---

<sup>16</sup> Bonecas russas de desenho similar que se encaixam uma dentro da outra, da maior (exterior) à menor (única que não é oca).

doméstico. Há de se considerar, além disso, uma questão de ordem moral que também contribui para recortar e explicar a diferença de mobilidade potencial das mulheres pelo ambiente urbano, a saber, uma segregação entre as mulheres consideradas impuras e puras<sup>17</sup> (GIDDENS, 1993). Por um lado, as mulheres impuras, apesar de serem portadoras de uma reputação questionável, tinham uma maior liberdade de acesso ao ambiente urbano uma vez que seus deslocamentos não estavam totalmente limitados pelos olhares dos homens (SVAB, 2016). Em compensação, as mulheres definidas como puras tinham sua mobilidade cerceada pela censura social. Assim, para manter uma reputação ilibada, tais mulheres frequentemente só se aventuravam pela vida pública nos espaços sociais apropriados em companhia de vigilantes – fossem outras mulheres, que atestariam a lisura de sua conduta, fossem homens que, por conta de sua masculinidade, as protegeriam dos perigos da cidade.

### ***1.2.2. A identidade construída: o questionamento da divisão sexual do trabalho***

O aspecto definidor da noção de modernização simples, conforme argumentado, consiste na manutenção da crença tradicional baseada em uma ideia de certeza. Tal crença, todavia, foi instituída pelo pensamento racional, responsável pela produção de uma noção teleológica da ciência. A realização concreta deste ideal, longe de corroborar a expectativa de uma maior previsibilidade sobre os rumos da constituição da vida social, apresentou resultados inesperados e potencialmente catastróficos. As sequelas da Segunda Guerra Mundial – tanto por intermédio da proposta de limpeza étnica, tributária da engenharia social que sugeria a eliminação dos indivíduos considerados a-normais, bem como através do temor insaturado pela ameaça de uma guerra nuclear que colocava a extinção de toda a humanidade na pauta do dia – evidenciam as limitações da compreensão do processo de modernização fundamentado na metanarrativa do progresso. A modernização passa a ter de lidar com as consequências práticas de sua implementação e, ao reconhecer o insucesso da concretização do seu ideário, coloca em suspeição a sua premissa epistemológica: a crença na certeza dá lugar ao reconhecimento das incertezas socialmente produzidas. As formas de controle geram sempre uma gama potencial de formas de descontrole até então desconhecidas. A ciência moderna sofre um ataque em seus maiores álibis, a saber, a mitologia da objetividade e da neutralidade, responsáveis pelo sucesso da empreitada científica e pela sua legitimação social

---

<sup>17</sup> Implícita a esta dicotomia está a crença, que ainda encontra ecos na atualidade, de que a esfera do prazer sexual estava reservada exclusivamente aos homens. As mulheres que desfrutavam do prazer sexual, além de serem socialmente mal vistas, eram consideradas anômalas. Este fato corrobora a constatação de uma interdição historicamente construída do prazer sexual das mulheres.

enquanto fonte inquestionável da produção de verdades. Não apenas os resultados mas os meios pelos quais aqueles resultados foram alcançados começam a ser alvos de cobrança pela sociedade. A verdade, como essência e meta última, é substituída pelo verdadeiro, ou seja, pela interpretação justificada de um dado fenômeno.

Dentre as implicações epistemológicas desta reconfiguração, duas se destacam. A primeira torna patente a pluralidade de interpretações passíveis de serem elaboradas para a compreensão de um determinado objeto empírico. O conhecimento, na verdade, diz respeito a um conjunto de definições em conflito – seja dentro de um campo científico particular (BOURDIEU, 1983), seja na fricção das bordas de campos distintos ou mesmo na formação de contra-perícias como forma de oposição ao hegemônico saber da ciência (BECK, 2010). A verdade se torna uma questão de escolha e este deslocamento permite entrever o caráter constitutivo do conhecimento como fonte da produção de incertezas no âmbito da vida social. A segunda, por conseguinte, evidencia a indissociabilidade entre a dimensão política e o conhecimento científico. A definição do verdadeiro, assim como sua escolha, não é aleatória e possui reverberação direta nas práticas cotidianas dos indivíduos.

Diante deste quadro, Beck conceitualiza a autoconfrontação do processo de modernização, a qual denomina *modernização reflexiva*, como “primeiro a desincorporação e segundo a reincorporação das formas sociais industriais por outra modernidade” (BECK, 1997, p. 12). Essa modernização, salienta o sociólogo, não consiste em uma ruptura no interior da modernidade, como acreditavam os prognósticos marxistas, senão no triunfo do capitalismo através de efeitos silenciosos e cumulativos. Para os propósitos desta dissertação convém ressaltar que o desenvolvimento quantitativo de mulheres que começaram a ter acesso tanto à educação formal como ao mercado de trabalho acarretou uma significativa mudança qualitativa no seio do processo de modernização. Esse processo não pode ser plenamente compreendido, contudo, sem se colocar em primeiro plano o impacto do movimento feminista na reconfiguração da vida social.

O movimento feminista<sup>18</sup>, tal como abordado nesta dissertação, contempla duas dimensões, em grande parte, interconectadas: um espaço de reflexão e crítica teórica; e um

---

<sup>18</sup> A este respeito há de se fazer uma ponderação. Falar na existência de um movimento feminista pode conduzir à crença equivocada de que o feminismo é um movimento unificado, detentor de um corpo de ideias e ideais homogêneos. Essa noção é falsa em dois sentidos. O primeiro diz respeito ao fato de existirem múltiplos entendimentos acerca do que se constitui como feminismo, cada qual detentor de problemáticas e questionamentos específicos. Portanto, o mais adequado é falar sobre feminismos, no plural. O segundo é que mesmo no interior de uma manifestação do feminismo particular deve-se partir da premissa de que as reivindicações de seus membros não são similares. Os movimentos sociais, tal como recorda Alberto Melucci (2001), não constituem um grupo que partilha sentidos unívocos. Na verdade, estabelecem-se como um espaço conflituoso e contraditório, cujas preocupações e demandas são sempre abertas a reformulações. Opta-se, nesta

movimento social organizado responsável por questionar o lugar ocupado pela mulher no interior da sociedade. A hipótese assumida por este trabalho é a de que podemos traçar um paralelo entre as reivindicações das chamadas ondas do feminismo, em particular a primeira e a segunda onda, com as formas de experimentar a individualidade tal como expostas por Simmel. Neste sentido, o pano de fundo que articula e orienta as proposições mais gerais do movimento feminista consiste na reivindicação por parte das mulheres de serem consideradas, assim como os homens, indivíduos de fato e de direito.

A chamada primeira onda do feminismo possui estreita vinculação com a noção simmeliana de individualidade quantitativa. Trata-se de reivindicações que procuram estender os direitos básicos de cidadania às mulheres, promovendo uma igualdade civil e legal entre estas e os homens. Como demanda inicial deste primeiro momento está o acesso das mulheres ao voto, uma primeira semente plantada para a participação destas na política institucional. A aproximação de pensadores feministas com algumas ideias marxistas, por sua vez, introduz o reconhecimento de que uma parte importante da assimetria de poder entre homens e mulheres está fundada no acesso desigual ao dinheiro, fruto da separação estabelecida, em condições de modernização simples, entre papéis prescritos aos homens e às mulheres: enquanto aos primeiros cabia a tarefa do sustento, às últimas competiria os cuidados com o ambiente doméstico. A consciência destas implicações impeliu uma geração de mulheres a lutarem tanto pela possibilidade de terem acesso ao sistema formal de ensino como pelo direito de se incorporarem ao mercado de trabalho – uma das mudanças quantitativas que produz uma transformação qualitativa, como expressou anteriormente Beck (1997). A certeza acerca da divisão sexual do trabalho sofre o seu primeiro golpe.

A segunda onda do feminismo pode ser interpretada dentro dos marcos da individualidade qualitativa. Sintoma direto da maior presença das mulheres na vida pública, trata-se do remodelamento do significado social do ser mulher. O acesso ao ensino e ao mercado de trabalho tornou evidente o descompasso entre a experiência prática e o modelo que definia o ser mulher em termos de uma prescrição de ação única e universal. É neste cenário que surgem as condições ideais para o questionamento do conceito até então hegemônico de identidade e, em particular, da identidade de gênero.

O trabalho antropológico oferece uma primeira medida deste deslocamento ao mostrar que culturas diferentes criam sistemas de regras particulares que informam aos seus membros a forma essencial que estes devem assumir. A comparação entre os sistemas de significado de

culturas distintas, ao tornar patente a existência de *essências múltiplas*, dá a ver que a internalização de condutas é fruto não de um destino predefinido, mas de uma aprendizagem. A socialização, deste modo, promove a mediação entre um sistema de valores específico e sua incorporação sob a forma de ação humana. Define dentro deste sistema, inclusive, os padrões legitimamente aprovados de conduta, distinguindo e certificando aqueles que são *normais* e *anormais*, *certos* e *errados*. A concepção do eu enquanto produto acabado, que embasa a compreensão da identidade como expressão de uma *essência*, dá lugar ao entendimento do eu sob a condição de *potência*, de uma abertura a múltiplas possibilidades de socialização para se constituir enquanto ser humano.

Essa rearticulação da compreensão da auto-identidade, concebendo-a como um processo de construção efetivado através da interação social, abre caminho para a problematização da dimensão estamental de gênero herdada da modernização simples. Os trabalhos antropológicos de Margaret Mead (2000) e os escritos filosóficos de Simone de Beauvoir (1956a, 1956b), dentre outros, servem para colocar em questão a noção de gênero ao destacar a inexistência de correlação direta entre a dimensão biológica e a assunção de práticas sociais definidas. Este é exatamente o sentido da conhecida frase de Beauvoir segundo a qual diz que *a mulher não nasce mulher* – ou seja, não se pode falar em uma essência que define o caráter específico da mulher e quando do seu nascimento –, senão que *se torna mulher* – isto é, através da mediação do sistema de significados da cultura o sentido social de ser mulher, ainda que obedecendo a uma ideia de feminilidade própria da modernização simples, é aprendido e assimilado, sendo, portanto, fruto de uma construção.

A desnaturalização da identidade de gênero liberta as mulheres – e também os homens – das amarras de um destino identitário pré-moldado ao mesmo tempo em que reconhece a diversidade de formas *singulares* e legítimas de construir o significado de ser mulher – e, por tabela, de ser homem. Não existe uma forma certa de ser mulher senão formas específicas de se vivenciar a experiência de ser mulher. O feminino e o masculino prototípicos da modernização simples são, portanto, formas sociais aprendidas durante o processo de socialização. Tal aprendizado se estende, inclusive, para áreas as quais o fundamento biológico parece autoevidente: o prazer sexual, frequentemente assumido como algo instintivo, é fruto de um processo de aprendizagem que inclui o próprio reconhecimento de uma sensação corporal como expressão de prazer. Constata-se, assim, que a percepção dos indivíduos sobre a realidade que os cerca não é igual, objetiva, mas sim perpassada por um julgamento de caráter valorativo, acionando estruturas de localização que hierarquizam as informações captadas pelos sentidos de acordo com determinado quadro de experiências

pessoal construído a partir da sociabilidade e da cultura na qual este indivíduo está inserido. A experiência sensorial, portanto, é indissociável da rede de significados sociais que lhe confere materialidade.

As noções de masculinidade e feminilidade concebidas na modernização simples, a partir desta rearticulação da noção de identidade de gênero, podem ser encaradas sob a condição de *tipos ideais* que orientam a ação dos indivíduos. No entanto, longe de serem compreendidos como um dualismo assimetricamente valorativo e prescritivo, esses ideais de masculinidade e feminilidade devem ser considerados polos de um espectro que conglomeram nuances a partir do qual mulheres e homens se valem para construir suas identidades. A incerteza trazida à tona pela modernização reflexiva se torna parte inerente ao processo de construção da identidade dos indivíduos, uma vez que borra os contornos supostamente seguros das formas sociais anteriores. No limite, uma mulher, idealmente, pode decidir moldar sua identidade de gênero ancorada em valores de uma masculinidade típica. Exatamente por conta da possibilidade de se encontrarem casos como este será utilizada no corpo desta dissertação a expressão *mobilidade das mulheres* em detrimento de *mobilidades femininas*<sup>19</sup>, inclusive porque, em contrapartida, o fato de escolher características típicas do gênero masculino para organizar sua autoidentidade não implica que a mulher deixe de se reconhecer enquanto mulher<sup>20</sup>.

Se na modernização simples, conforme observa Lash (1997), o processo de individualização é incompleto, pois compartimenta as esferas de atuação de homens e mulheres, na modernização reflexiva o processo em questão se torna completo ao libertar homens e mulheres do destino estamental da identidade de gênero. O advento do movimento feminista, através de suas lutas e reivindicações, finalmente alça, ao menos em termos ideal-incipientes, a mulher à condição de indivíduo. As problemáticas levantadas pelas duas primeiras ondas do feminismo apresentam implicações importantes no plano da mobilidade das mulheres. O impacto mais evidente diz respeito ao sensível aumento da mobilidade

---

<sup>19</sup> Há outra justificativa para esta opção. A expressão *mobilidades femininas* também evoca, em certo sentido, a essencialização do gênero própria da modernização simples. Visando também evitar essa ambiguidade possível que se utilizará no corpo deste trabalho a expressão *mobilidade das mulheres*.

<sup>20</sup> Deve-se esclarecer que identidade de gênero não é um sinônimo de opção sexual. Nesse sentido, uma mulher que, do ponto de vista do gênero, constrói sua autoimagem privilegiando aspectos tidos como masculinos – como, por exemplo, vigor e racionalidade –, pode tanto manifestar uma opção sexual heterossexual (aquele que possui desejo sexual pelo sexo oposto), homossexual (aquele que possui atração sexual pelo mesmo sexo), bissexual (aquele que se sente atraído por ambos os sexos) ou ser assexuado (aquele que não possui desejo sexual por nenhum dos sexos). Assim, não existe uma correlação direta entre identidade de gênero e opção sexual.

Um caso limite desta proposição diz respeito à figura dos transexuais. Há de se ressaltar, contudo, que a transexualidade consiste numa efetiva operação de troca de sexo, que reconfigura corporalmente um sentimento de inadequação com o sexo biológico com o qual se nasceu

potencial das mulheres. Uma consideração preliminar interessante apontada por Giddens (1993) se refere ao fato de que a autonomia econômica adquirida pelas mulheres ao se incorporarem ao mercado de trabalho possibilitou pela primeira vez na história que uma geração inteira de mulheres conseguisse sair da casa dos seus pais sem, necessariamente, dependerem da formação de laços matrimoniais. Pode-se extrair uma dupla consequência desta observação. A primeira é a de que ela corrobora o aumento da presença de mulheres ocupando o espaço público. Antes majoritariamente restritas ao lar, as mulheres têm a oportunidade de também transitar pelo ambiente da cidade para além dos espaços criados especialmente para confiná-las – como, por exemplo, as lojas de departamento do início do século XX (FREIRE FILHO, 2007). Sua esfera de mobilidade, do ponto de vista das motivações, é ampliada e passa a incluir também as mobilidades orientadas ao aprendizado escolar e ao exercício laboral. Simultaneamente, a independência em relação aos limites impostos pelo matrimônio acarreta um tipo de mobilidade, em tese, mais livre, que prescinde da necessidade de vigilância dos homens para monitorar seus passos. Por outro lado, essa maior liberdade potencial amplifica e visibiliza a questão da vulnerabilidade física das mulheres em seus deslocamentos pelo ambiente urbano.

Embora problematizada pelo movimento feminista, inclusive com a publicização das formas de violência usualmente negligenciadas por seu caráter privado – o slogan *o privado é político* sintetiza esta bandeira –, a assimetria de poder no âmbito da vida social persiste de várias maneiras<sup>21</sup>. Apesar das possibilidades abertas para a reconfiguração da identidade dos homens, estes, muitas vezes incapazes de lidar com a maior independência conquistada pelas mulheres, com frequência reagem através de formas de opressão já conhecidas, dentre as quais, o abuso da força física como um modo de submeter as mulheres às suas vontades. Ainda que a violência urbana acometa tanto homens como mulheres não se pode desprezar o fato de que a percepção de insegurança é um aspecto levado em conta nos cálculos e estratégias realizados pelas mulheres para orientar suas escolhas de mobilidade. Esta dimensão certamente restringe e gera padrões de confinamento às mulheres uma vez que reduz o conjunto de mapas possíveis pelos quais as mesmas se dispõem a transitar.<sup>22</sup> A noção

---

<sup>21</sup>Dentre elas se podem destacar a diferença salarial entre homens e mulheres no exercício de atividades laborais idênticas e a representatividade política e gerencial minoritária das mulheres, sobretudo, em cargos de maior poder decisório.

<sup>22</sup>A percepção da violência, por exemplo, pode levar as mulheres a adotar uma atitude mais defensiva e socialmente reclusa dado o medo de sofrer algum tipo de violência ou perder bens materiais. Assim, um conjunto significativo de pessoas abre mão de utilizar dispositivos móveis durante as viagens temendo que os mesmos possam chamar a atenção de algum potencial agressor. Além disso, essas mulheres podem passar a utilizar roupas mais discretas e práticas como não levar grandes somas de dinheiro durante as suas mobilidades,

de túneis da experiência, apresentada por Jirón (2010), mostra-se muito adequada para dimensionar este fenômeno uma vez que estabelece formas de segregação específicas por parte das mulheres que criam padrões de mobilidade limitados, que diminuem o espaço potencial de ação das mulheres. Há, portanto, a formação de um túnel, de um circuito percorrido pelas mulheres que reforça, em grande medida, a própria diferenciação estabelecida pelo fato de ser mulher dentro da vida social. Em outras palavras, a cidade dentro da cidade que está disponível ao acesso das mulheres é significativamente diferente da cidade passível de ser explorada pelos homens.

A desvinculação entre sexo e gênero tem outras importantes implicações que incidem diretamente sobre a questão das mobilidades das mulheres. A maternidade, ainda que eventualmente desejada, não pode ser mais vista como finalidade da existência das mulheres mas, antes, se converte em uma questão de escolha. O sexo, nesse movimento, se reveste de outra conotação: evidencia a centralidade do prazer feminino outrora muitas vezes mascarada por sua função reprodutiva. O desenvolvimento dos métodos contraceptivos contribuiu de forma decisiva para a autonomização da esfera sexual. Além disso, o sexo, potencialmente, também se desconecta da obrigação de exprimir o amor romântico<sup>23</sup> que, em grande parte das vezes, era concretizado apenas através do matrimônio – ainda que esse aspecto receba, com frequência, significações distintas para homens e mulheres.<sup>24</sup> Uma nova possibilidade de relacionamento afetivo de caráter mais igualitário se inscreve no horizonte – o amor confluyente (GIDDENS, 1993).<sup>25</sup> Mesmo a opção pelo matrimônio sofre uma nova

---

enquanto atitude preventiva. Este tipo de comportamento pode, eventualmente, implicar uma perda da capacidade estratégica dos indivíduos de agirem na vida social de maneira a conquistar seus objetivos.

<sup>23</sup> O amor romântico encontra seu traço distintivo principal na ideia de uma reconciliação espiritual dos amantes. Através do seu característico procedimento da identificação projetiva propunha uma continuidade com os ideais morais da cristandade ao resolver o problema da solidão interior que aplacava os sujeitos com uma mudança simples de referente: a elevada conexão espiritual com a entidade abstrata Deus, que garantia estabilidade e completude ao eu, ao ser desmistificado pelas inquietações racionais, fora substituída por uma nova mistificação, desta vez de um ser concreto, idealizado como portador de um caráter especial e singular. Ainda em conformidade com os ideais da doutrina cristã, a separação entre alma pura e corpo impuro se manteve intacta e balizou a hierarquia de importância afetiva nos ideais do amor romântico. Portanto, este modelo de amor consistia na existência de um sentimento capaz de encobrir a desigualdade entre homens e mulheres a partir das promessas de carinho e supressão da solidão.

<sup>24</sup> Com frequência ainda recai sobre estas o estigma da impureza quando as mesmas resolvem explorar o prazer sexual em relações esporádicas, o que não costuma acontecer quando a prática sexual em questão é vivenciada pelos homens.

<sup>25</sup> O amor confluyente diz respeito a uma forma de expressão de caráter ativo, episódico, que rompe com as categorias *para sempre* e *único* inerentes ao amor romântico e, mais do que isso, implica uma igualdade de trocas emocionais: o “amor só se desenvolve até o ponto em que se desenvolve a intimidade, até o ponto em que cada parceiro está preparado para manifestar preocupações e necessidades em relação ao outro e está vulnerável ao outro”(GIDDENS, 1993, p. 73). A solicitação de um igualitarismo nas trocas emocionais, como prescreve a ética do amor confluyente, inviabiliza a especialização do amor própria dos ideais românticos. Deste modo, a dependência emocional do homem vem a se tornar um empecilho para a manutenção de um relacionamento



reformulação: torna-se, também, uma questão de escolha: não apenas do parceiro, mas, sobretudo, do momento adequado para assumir este tipo de compromisso tendo em vista o planejamento da carreira laboral por parte das mulheres. Este planejamento, quando executado de maneira consciente, também é levado em consideração na hora de escolher o momento apropriado para, as que desejam, usufruírem da experiência da maternidade – que, inclusive, com o avanço das técnicas da inseminação artificial, pode prescindir da necessidade de um parceiro sexual. Neste horizonte, com possibilidades mais amplas de arranjos familiares que o convencionalizado pela família nuclear, há uma preocupação patente com o planejamento familiar.

### ***1.2.3. A identidade em conflito: reminiscências e rearticulações***

Esse conjunto de escolhas que devem ser realizadas pelas mulheres levam em consideração, no que se refere à formulação de cálculos racionais, a preocupação tanto com a mobilidade vertical como, por consequência, com os padrões de mobilidade espacial. Isso porque embora o movimento feminista tenha questionado o papel que as mulheres desempenham na sociedade, tais mudanças não foram acompanhadas, majoritariamente, por uma revisão por parte dos homens de suas condutas no que tange à divisão sexual do trabalho. Afinal de contas, a palavra igualdade tem implicações distintas para homens e mulheres. Enquanto para as últimas significa um ganho histórico (mais formação, maiores possibilidades de trabalho e diminuição da carga de atividades domésticas), para os primeiros está associada a um declínio de autoridade (maior carga de trabalho doméstico, renúncia à carreira profissional e o desenvolvimento de mais competências e aprendizados a servirem como moeda de troca para obtenção de altos postos no mercado de trabalho). Não obstante, os homens procuram criar condições que propiciem a manutenção de sua posição cômoda no quadro de poder da sociedade. Os homens se tornam mestres em manejar uma retórica da igualdade sem que sua palavra seja traduzida em práticas efetivas (JIRÓN, 2017a). Isso pode ser atestado por um fato curioso assinalado por Ulrich Beck e Elisabeth Beck-Gernsheim (1996). Perguntados sobre a imagem de mulher que atualmente mais os fascina, os homens frequentemente tendem a mostrar maior encantamento com o tipo de mulher convergente com os ideais do mercado de trabalho, isto é, independentes e decididas. Mas desde que elas não batam de frente com os interesses deles.

---

íntimo. Os homens são convocados “a prestar uma atenção criteriosa a seu interior e a seus sentimentos de um modo que os tornava semelhante às mulheres” (ILLOUZ, 2011, p. 44–45)

A reivindicação por uma maior igualdade entre os sexos serviu para tornar os indivíduos mais conscientes das desigualdades que ainda persistem. Fica claro, portanto, que as obrigações estamentais de gênero ainda encontram forte reverberação social e estão apenas em fase inicial de questionamento. Assim, a visão essencialista da identidade de gênero, mesmo em um contexto de modernização reflexiva, não é plenamente eliminada das práticas sociais— na verdade, não apenas tal concepção persiste, mantendo a mulher ainda vinculada a certos posicionamentos de conduta específicos,<sup>26</sup> como também possui sua retórica atualizada.<sup>27</sup> As práticas sociais, deve-se enfatizar, não são excludentes, mas sim cumulativas. Visões essencialistas e construtivistas da identidade de gênero, portanto, estabelecem narrativas, coexistentes, que, em busca do direcionamento do processo de hegemonia, evocam formações discursivas específicas e se digladiam através de manifestações ideológicas cristalizadas sob a forma de produtos culturais.

Dito isso, a mulher, em uma parte significativa dos casos, acaba se tornando refém de uma dupla jornada de trabalho. Assim, precisa aprender a conciliar suas ambições profissionais com os cuidados com o lar. Por isso os momentos eleitos tanto para o matrimônio como para a maternidade são questões tão decisivas para as mulheres. Afinal, tais escolhas, em geral, acabam por diminuir a mobilidade potencial das mulheres que, com frequência, costumam se manter responsáveis pelos cuidados do lar e da criação dos filhos. Mulheres que vivenciam esta condição,<sup>28</sup> desenvolvem, necessariamente, um *padrão de mobilidade dual*, que congloera perfis de mobilidade motivadas pelo trabalho com mobilidades motivadas com as tarefas do lar e de cuidado. A dupla jornada de trabalho, conforme aponta Jirón (2017a), borra os contornos bem definidos da distinção entre espaços públicos e privados, uma vez que as mulheres passam a ter que coordenar seu trânsito entre estas duas esferas. O cuidado, nesse sentido, transcende a esfera puramente doméstica

---

<sup>26</sup> Por exemplo, a diferenciação entre carreiras profissionais a serem desempenhadas por mulheres em oposição as que devem ser preenchidas por homens. A este respeito Svab (2016), a título de hipótese, acredita que as políticas públicas de mobilidade não costumam contemplar uma dimensão de gênero uma vez que este tipo de planejamento costuma ser elaborado por engenheiros que ocupam os cargos decisórios e os quais, quase exclusivamente, são homens.

<sup>27</sup> Maria Luiza Heilborn, Leila Araújo e Andreia Barreto (2010) apontam para a produção de novas retóricas científicas, em particular advindas da biologia, que procuram reiterar o aspecto natural das definições de masculinidade e feminilidade. Dentre os argumentos acionados para re-legitimar a essencialização do gênero estão diferenciações baseadas em especificidades cerebrais e hormonais que justificariam o funcionamento psicológico e social distinto de homens e mulheres.

<sup>28</sup> Por conta desse padrão, argumenta Svab (2016), que ainda que homens e mulheres recebessem a mesma remuneração, este fato, por si só, não implicaria uma igualdade dos padrões de mobilidade entre ambos. Pode-se concluir, tendo em vista esse exemplo hipotético, que nem todas as questões sociais podem ser derivadas exclusivamente das questões econômicas.

colocando em evidência mobilidades de cuidado em relação aos filhos, aos idosos e aos enfermos.

Além disso, não se deve desconsiderar a possibilidade da *mercantilização* do trabalho doméstico, que passa a ser delegado à figura da empregada doméstica.<sup>29</sup> À custa da *imobilidade móvel* destas últimas – eis aqui o paradoxo, visto que muitas destas trabalhadoras têm que percorrer longas distâncias para chegar às residências onde trabalham ao mesmo tempo em que permanecem em um baixo nível do espectro da mobilidade vertical<sup>30</sup> –, expande-se a mobilidade potencial, tanto vertical como espacial, de seus patrões. O *tempo ganho* em virtude da supressão do trabalho doméstico consiste em uma moeda de troca muito importante para a realização dos interesses que melhor convier aos patrões – e, eventualmente, a seus filhos.

A respeito das mobilidades diferenciais entre homens e mulheres um último aspecto a ser salientado refere-se a uma problemática levantada pela chamada terceira onda do feminismo. Trata-se da questão da chamada *transversalidade* identitária (HEILBORN; ARAÚJO; BARRETO, 2010). Por transversalidade compreende-se o fenômeno da interpenetração entre distintas pertencas identitárias, aspecto este que levanta bandeiras políticas, econômicas e representacionais específicas. Conforme já mencionado, ser mulher, do ponto de vista da individualidade qualitativa simmeliana, consiste em reconhecer uma multiplicidade inesgotável de projetos de eu que, não obstante, recebem uma encarnação individual singular. Dentre estas múltiplas formas de se constituir como mulher não se pode negligenciar a existência de diferenciações sociais específicas. Nesse sentido, pode-se afirmar que, embora participem de uma mesma dinâmica de assimetria de poder, mulheres brancas e negras não vivenciam exatamente o mesmo tipo de opressão. A dimensão da raça, neste sentido, implica a existência de um conjunto de problemáticas específicas que, quando combinadas à questão do gênero, por exemplo, interagem criando uma dinâmica particular.

---

<sup>29</sup> O trabalho de Maria Vicente de Paula (2010, 2012) foca em nas mudanças do papel da mulher negra. Para ela mesmo após da abolição da escravidão, o trabalho das mulheres negras, como empregadas domésticas, as mantêm como atores sociais invisíveis.

<sup>30</sup> Complementando esta tendência, há de se mencionar uma outra possibilidade, em termos de mobilidade, existente na relação entre empregadas domésticas e seus patrões. Baseado em observações preliminares de campo, em alguns casos a distância entre a casa e o lugar de trabalho de tais profissionais é relativamente pequeno uma vez que, sob certas circunstâncias, regiões periféricas estão parcialmente integradas ao centro produtivo da cidade. As favelas ao redor da zona sul de Belo Horizonte são exemplo disso. No entanto, essa maior proximidade, por outro lado não implica necessariamente uma mobilidade mais fluida, pois a rede de serviços - que inclui as linhas formais de transporte público -, é demasiadamente precária, fato este que evidencia formas específicas de limitação à mobilidade das pessoas que moram nesses espaços. A caminhada, em algumas ocasiões, se configura como o único modo de deslocamento.

Essa dinâmica particular, por sua vez, reverbera sob a forma de padrões de mobilidade ainda mais específicos. Nem todas as mulheres, por se reconhecem como mulheres, movem-se pelo espaço da mesma maneira. Os túneis da experiência, mais uma vez, se configuram como uma noção muito importante para compreender a vinculação entre mobilidade e transversalidade, afinal, a interpenetração entre categorias sociais como, por exemplo, gênero e raça (assim como poderia ser, outro filtro como etnia, opção sexual, idade, ocupação e localização geográfica), revela a existência de verdadeiros guetos de mobilidade, acessados quase que exclusivamente por indivíduos que compartilham uma mesma *intersecção identitária*.

Formas específicas de restrições e acesso são experimentadas pelos membros de tais grupos, de modo que estes acabam por se mover através de mapas de mobilidade portadores de muitas semelhanças. Poder-se-ia dizer que, na formação dos túneis – como o que congrega questões específicas às mulheres – há a existência de sub-túneis, com a delimitação de circuitos ainda mais particulares. O efeito de tunelamento associado à transversalidade, assim, procura chamar a atenção para a existência de certa dinâmica de segregação que não pode ser negligenciada pelos estudos de mobilidade.

A discussão empreendida por esta seção, ao situar bases sócio-históricas da transformação da noção de gênero articulando este processo, sempre que possível, com as implicações para as práticas de mobilidade das mulheres, serve para apresentar elementos importantes que serão de extrema valia para a argumentação elaborada na seção seguinte, responsável por precisar de maneira mais concreta as questões de mobilidade que permeiam as ações das mulheres.

### **1.3. Mobilidades de mulheres: a inexistência do usuário genérico**

Na primeira seção transitou-se pelas propostas e deslocamentos da chamada *virada da mobilidade*, uma perspectiva mais complexa para entender o significado da noção de mobilidade e o modo como esta é performada cotidianamente pelos indivíduos. Este paradigma propõe uma noção de mobilidade que não se limita aos deslocamentos espaciais. Em consonância com este ideário, Tanu Uteng e Tim Cresswell (2008) retomam o trabalho de John Urry (2004) e explicitam a existência de cinco tipos de mobilidades: 1) as mobilidades corporais (seja por conta do trabalho, lazer, turismo, migração ou motivos particulares); 2) o movimento físico de coisas; 3) as viagens imaginárias (os autores propõem que estas sejam feitas através de imagens ou recursos audiovisuais, mas parece apropriado considerar também

a questão da leitura); 4) as viagens virtuais feitas em tempo real através da internet; e 5) viagens comunicacionais (por meio de ligações, cartas, mensagens, etc.). Tais formas de mobilidade não são excludentes e, com frequência, estão interconectadas. Esta dissertação se preocupa primordialmente com as viagens cotidianas realizadas pelas mulheres – em especial as mobilidades que se processam através da apropriação do MOVE (nome com o qual a estrutura BRT foi batizada em sua implementação na região da grande Belo Horizonte).

O ponto de partida que baliza a análise a ser empreendida consiste no reconhecimento de que os indivíduos são portadores de recursos econômicos e socioculturais específicos que, por sua vez, incidem diretamente sobre as suas possibilidades de mobilidade. A dimensão do gênero estabelece diferenças significativas nas maneiras através das quais os indivíduos experimentam as práticas de mobilidade. Por isso, a segunda seção deste capítulo procurou problematizar a noção de gênero, considerando tanto a compreensão sócio-histórica do processo de individualização como a alteração, no plano intelectual, da percepção sobre o significado da ideia de identidade.

Inicialmente, a distinção de gênero entre homens e mulheres estava fundada nas especificidades biológicas, assumidas sob a condição de propriedades inerentes que, em virtude disso, justificariam a existência de uma suposta ordem natural<sup>31</sup> na divisão social do trabalho. Assim, os homens eram vistos como provedores – os legítimos *donos* do espaço público e das atividades produtivas. As mulheres, por sua vez, foram enquadradas como cuidadoras e se dedicavam majoritariamente ao espaço privado e às atividades reprodutivas (SOUSA; GUEDES, 2016). A politização do gênero, tanto no âmbito acadêmico como a partir da mobilização das mulheres com base em suas experiências cotidianas, centra seus esforços na tentativa de desvincular a explicação das diferenças de comportamento entre homens e mulheres da dimensão estritamente biológica. Com este movimento, procura-se chamar a atenção para o fato de que, na verdade, tais diferenças são social e culturalmente construídas e, portanto, passíveis de reconfiguração. Modelos hegemônicos que definem o sentido preferencial de ser homem e de ser mulher no seio de uma sociedade, contudo, estão sustentados pela disseminação de uma discursividade sustentada e reproduzida através das práticas cotidianas.

---

<sup>31</sup> O uso do sexo como categoria explicativa, na academia, tem permitido “naturalizar” e até opor as distinções entre homens e mulheres. No campo da ciência tais diferenças foram também legitimadas com teorias como a da lateralização cerebral. Esta teoria explica as aptidões diferenciadas em homens e mulheres por um uso mais ampliado de um ou outro hemisfério cerebral; as mulheres utilizariam mais o hemisfério direito, associado à comunicação e ao afeto, enquanto os homens se serviriam mais do hemisfério esquerdo, responsável das operações lógicas e capacidades espaciais (HEILBORN; ARAÚJO; BARRETO, 2010).

A elaboração deste primeiro capítulo obedece a um procedimento de progressão de camadas teóricas. A primeira seção, neste sentido, apresenta as implicações mais importantes evocadas pela reconceitualização da ideia de mobilidade. A segunda procura compreender a constituição sócio-histórica da noção de identidade de gênero e planta as primeiras sementes na tentativa de se compreender a mobilidade diferencial entre homens e mulheres. Esta última seção, neste sentido, propõe a construção de um diálogo entre as discussões elaboradas previamente de maneira a explicitar as características particulares das práticas de mobilidade experimentadas pelas mulheres, alvo de preocupação apenas recente no âmbito dos estudos acadêmicos.

### ***1.3.1. Planejamento urbano e a invisibilidade da experiência***

Na contemporaneidade grande parte da vida social é produzida no interior das cidades e a tendência é que estas continuem se expandindo – tanto através dos desdobramentos do crescimento populacional habitual como de processos migratórios –, e, conseqüentemente, se metropolizando<sup>32</sup> (BARBOSA, 2016; RICO; SEGOVIA, 2017). Na América Latina, onde 77% da população mora em locais urbanizados, as proporções deste fenômeno são maiores e a convertem na “região mais urbanizada do planeta” (BÁRCENA, 2017, p. 19, tradução da autora). Os processos de urbanização e metropolização, há de se enfatizar, não são neutros e tampouco equânimes.

Olga Segovia e Maria Nieves Rico (2017) mostram como a cidade, historicamente, tem se constituído através da formação de zoneamentos, promovendo uma separação relativamente bem delimitada entre as regiões destinadas às atividades produtivas e às reprodutivas. Isto evidencia, por exemplo, a alta concentração de empregos em alguns pontos das cidades em detrimento da existência de locais ou bairros destinados prioritariamente à moradia, fato que promove a formação de grandes fluxos de movimento de indivíduos entre determinados locais. Diante deste contexto, as cidades, sob a influência determinante de um modelo econômico capitalista, vêm privilegiando o desenvolvimento das atividades produtivas, como bem explica José Luiz Barbosa:

---

<sup>32</sup>A *metropolização*, na leitura de Jorge Luiz Barbosa (2016), é expressão da expansão da urbanização e pode ser caracterizada pela intensificação e densificação dos fluxos de pessoas, capitais e mercadorias. Nesta dinâmica, a globalização da economia e dos processos financeiros influenciam a maneira na qual se estrutura a cidade, privilegiando ainda mais as atividades produtivas.

Hierarquias espaciais constituíram-se em processos contraditórios de afirmação de centralidades econômicas e políticas, em que o mercado e o Estado exerceram papéis hegemônicos de realização e condução da extensão do tecido urbano. Podemos falar, então, de sistemas urbanos complexos que abrigam posições de mando e controle financeiro, produtivo e técnico na tessitura complexa de relações e ações entre cidades (BARBOSA, 2016, p. 44).

A importância assumida pelos espaços que concentram as atividades produtivas produz um forte impacto no planejamento do transporte urbano, que tem sido orientado prioritariamente à promoção desta finalidade particular de mobilidade. São grandes os esforços operacionais que procuram efetuar o transporte não só de bens, mas, sobretudo, da força trabalhadora de modo a garantir o bom funcionamento do sistema econômico (BARBOSA, 2016; SANTOS, 1997).<sup>33</sup> Este tipo de planejamento, deve-se salientar, tem uma deficiência estrutural tanto na sua concepção como em sua execução. Ao reduzir a mobilidade exclusivamente à dimensão do deslocamento físico, este modelo se constrói em torno da ideia de um usuário médio, desprovido de especificidades sociais e culturais e, desta forma, revela-se incapaz de reconhecer o fato de que os indivíduos, por conta de sua diversidade constitutiva, experimentam a mobilidade de maneira diferenciada (JIRÓN; ZUNINO, 2017; SUBRAMANIAN, 2008; VASCONCELLOS, 2016).

O viés pragmático das políticas públicas de transporte está ancorado na noção de eficiência, cujo principal parâmetro de observação consiste na avaliação do fluxo viário nos pontos críticos do trânsito, sobretudo, durante os horários de pico. Embora seja uma comparação grosseira, poder-se-ia dizer que, segundo esta abordagem, transportar indivíduos ou uma carga de minérios são processos indistintos de mobilidade, pois, no limite, o que está em jogo é a otimização do tempo e do espaço necessários para se alcançar o ponto B. O viés pragmático das políticas públicas de transporte, no entanto, repousa em uma estratégica ilusão primordial, qual seja, a de que suas concepções basilares, como eficiência e otimização, sejam noções autorreferentes. É preciso, portanto, interrogar pelo referente implícito, embora concreto, associado a estas concepções: a mobilidade em questão é eficiente para quem, para quais propósitos? Quais fatores a otimização deve considerar para que seu significado se torne, de fato, pleno? As retóricas da eficiência e da otimização acabam por mascarar um

---

<sup>33</sup>As ações que privilegiam o deslocamento de trabalhadores em horários determinados constituem-se como um exemplo da tendência apontada. Assim, no Rio de Janeiro o fluxo da avenida Atlântica prioriza o sentido sul-centro até as 10h, para garantir que as pessoas cheguem nos seus lugares de trabalho. Em Lima, por outro lado, os sinais de trânsito da Avenida Javier Prado, que articula oeste e leste, são desligados em horários de pico. No lugar dos semáforos, policiais mulheres passam a coordenar o trânsito e costumam dar preferência aos veículos que circulam pela avenida, paralisando o fluxo de carros nos cruzamentos por períodos de tempo que não raramente alcançam a casa de dez minutos.

enorme conjunto de práticas de mobilidade que não se enquadram no caráter prescritivo daquela dinâmica específica. Mais do que isso, segregam na medida em que estabelece, de maneira implícita, uma hierarquia que define a importância de determinados agentes sociais – com suas práticas de mobilidade particulares – em detrimento de outros cujas experiências passam a ser obscurecidas.

O processo de invisibilização de determinadas práticas de mobilidade – decorrente do planejamento de uma política de transporte assentada na satisfação primeira das necessidades da lógica produtiva – ganha contornos mais dramáticos quando é interpretado à luz da noção de motilidade (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004). Segundo esta ideia, a capacidade de mobilidade espacial estaria diretamente correlacionada com a possibilidade de mobilidade social a ser alcançada por parte de um indivíduo. A mobilidade espacial, neste sentido, é compreendida como um capital passível de ser convertido em uma moeda de troca conveniente para que o indivíduo possa colocar em prática sua estratégia de autoperpetuação social (KRONLID, 2008; LÉVY, 2001). Se determinadas práticas de mobilidade tendem a ser negligenciadas, por consequência, os agentes responsáveis por colocarem em marcha tais práticas sentem na pele a diminuição das suas mobilidades espaciais potenciais. A limitação da mobilidade, por sua vez, implica na apropriação de um capital móvel relativamente pequeno, o que restringe as possibilidades de tais agentes em ascender na escala social. A cadeia de relações há pouco descrita torna patente o fato de que a mobilidade, entendida como um legítimo capital através da noção de motilidade, é um recurso que está distribuído de maneira desigual no interior das sociedades.

Para os propósitos desta dissertação convém enfatizar que, ao presumir a existência de um usuário médio do sistema de transportes, negligencia-se a dimensão constitutiva da divisão sexual do trabalho na problematização do conjunto de fatores que interagem para a produção de certa especificidade na maneira como homens e mulheres performam suas mobilidades no cotidiano. As considerações desenvolvidas abaixo procuram compreender como a divisão social do trabalho se conecta, de maneira mais concreta, às particularidades das mobilidades desempenhadas por homens e mulheres.

### ***1.3.2. A raiz da mobilidade diferencial***

A conceitualização da divisão sexual do trabalho, no que concerne ao seu reconhecimento e problematização na esfera acadêmica, é uma discussão recente. Surgida há algumas décadas, tem por objetivo questionar as dinâmicas de diferenciação das tarefas e



atribuições cumpridas por homens e mulheres na sociedade.<sup>34</sup> A premissa da divisão sexual do trabalho consiste no reconhecimento de que os afazeres domésticos, ainda que não remunerados economicamente, constituem efetivamente uma forma de trabalho (HIRATA; KERGOAT, 2007; SOUSA; GUEDES, 2016). Helena Hirata e Danièle Kergoat (2007) descrevem que o conceito de divisão sexual do trabalho, formulado inicialmente na França, tinha dois propósitos: por um lado, visava descrever as diferenças no mercado de trabalho e profissões entre homens e para mulheres; por outro, chamava a atenção para a distribuição desigual do trabalho doméstico.

Ana Alves (2013) argumenta que este processo começou “com a dissociação do trabalho produtivo do espaço da reprodução” (ALVES, 2013, p. 273), ocorrido paralelamente à industrialização das sociedades modernas, tal como descrita por Marx e Durkheim. Ao longo do processo histórico, observa-se em diferentes países e sociedades que as mulheres tradicionalmente têm se dedicado ao trabalho doméstico em uma proporção muito maior do que o executado pelos homens (HEILBORN; ARAÚJO; BARRETO, 2010; HIRATA; KERGOAT, 2007; KERGOAT, 2004; ROBERGE, 1987; SOUSA; GUEDES, 2016). Isso pode ser explicado em grande parte pela já mencionada dicotomia entre o homem provedor que ocupa o espaço público e a mulher cuidadora confinada ao espaço privado (SOUSA; GUEDES, 2016). Nas palavras de Haydée Svab (2016), a divisão sexual do trabalho

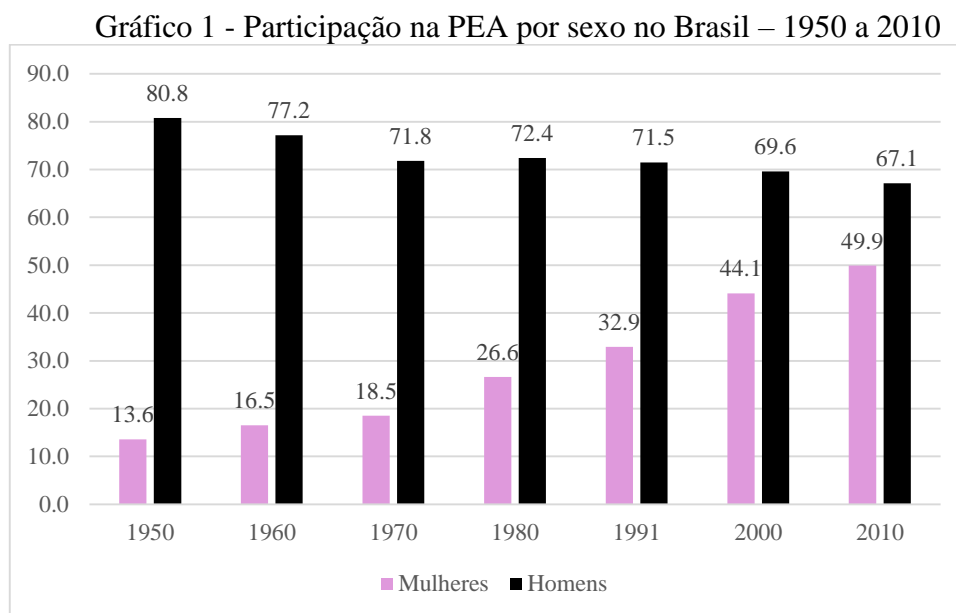
tem por características a destinação prioritária dos homens à esfera produtiva e das mulheres à esfera reprodutiva. Essa forma de divisão pauta-se em dois princípios: o da separação e o da hierarquização. O princípio da separação explicita a ideia de que há “trabalhos de mulheres” e “trabalhos de homens” enquanto o princípio da hierarquização indica existir uma diferença de valoração entre o trabalho do homem (produtivo, mais valioso) e o da mulher (reprodutivo, menos valioso) (SVAB, 2016, p. 34).

Assim, o modelo de cidade e mobilidade sustentado pela priorização das atividades produtivas negligencia, menospreza e invisibiliza não apenas as práticas associadas à realização de tarefas que garantam a reprodução da família e de seus membros (ROBERGE, 1987) mas, sobretudo, quem as realiza, ou seja, as mulheres – majoritariamente. Por outro

---

<sup>34</sup> O conceito de divisão sexual do trabalho está ligado ao de divisão do trabalho social, fenômeno que se aprofundou na modernidade com a revolução industrial. Para Karl Marx e Friedrich Engels (2003), a divisão do trabalho era expressão das necessidades capitalistas de baratear os custos de produção, tendo, por consequência, uma separação entre os trabalhadores e os produtos finais, separação esta que estaria na base do processo de alienação. Para Émile Durkheim (2004), o fenômeno em questão era expressão do crescimento das sociedades e de uma maior complexificação das funções e das profissões. Sem mencionar explicitamente o termo divisão do trabalho social, Georg Simmel (1973) correlaciona a especialização e o incremento do número de profissões à dinâmica da individualização. Em que pesem as ênfases específicas de cada sociólogo, a divisão social do trabalho aponta para uma repartição dos papéis, atividades e trabalhos cumpridos pelos membros da sociedade chamando a atenção para a crescente especialização.

lado, as mesmas mulheres têm experimentado uma contínua e progressiva incorporação no mercado de trabalho e um maior protagonismo na liderança das famílias. No Brasil esta tendência é bastante notável, como demonstra Tânia Andrade (2016):



Elaboração Andrade (2016). Fonte: Censos demográficos do IBGE 1950-2010

Não apenas cada vez mais mulheres se incorporam ao mercado de trabalho como as distâncias na participação da população economicamente ativa, em relação aos homens, se encurtam. Não obstante esta situação, tal fenômeno não tem se traduzido em questionamento e tampouco na superação da divisão sexual do trabalho. Desse modo, além do trabalho produtivo compete às mulheres a realização do *trabalho reprodutivo*, como o nomeia Luna Lyra (2017).<sup>35</sup> A visibilidade deste tipo de trabalho no Brasil é, além de incipiente, algo muito recente. Conforme Bruschini (2006) até o ano de 2006 os trabalhos reprodutivos ainda não eram considerados como atividades legítimas sequer para serem incorporadas às pesquisas de uso de tempo ou origem e destino no Brasil. À invisibilidade dos trabalhos reprodutivos nas pesquisas acadêmicas e oficiais corresponde à inexistência de diagnósticos e políticas públicas

<sup>35</sup> Falar em *trabalho reprodutivo* dá uma nova dimensão ao fenômeno e o equipara em importância às tarefas ou atividades produtivas. A relevância de tal trabalho para Nancy Fraser (2015) é ainda maior. A autora denuncia a existência de uma “crise dos cuidados” e critica como o sistema capitalista, que coloca cada vez mais pressão nos indivíduos para produzir, se descuida da esfera reprodutiva. Para ela, porém, sem o cuidado “não poderia haver cultura, nem economia, nem organização política. Nenhuma sociedade que debilite sistematicamente a sua reprodução consegue perdurar muito. Hoje em dia, entretanto, uma nova forma de sociedade capitalista está fazendo exatamente isso. O resultado é uma enorme crise, não só dos cuidados, mas também da reprodução social no seu sentido mais amplo” (FRASER, 2015, p. 111 e 112, tradução nossa)

das atividades realizadas majoritariamente pelas mulheres, tendência esta que apenas recentemente passou a ser reconsiderada.

Na última década não houve modificações significativas a respeito da dinâmica de repartição das tarefas no lar no Brasil. O fato de que cada vez mais mulheres passam a integrar o mercado de trabalho, ou seja, a esfera produtiva – em 2014, aponta Tânia Andrade (2016), a proporção das mulheres no mercado de trabalho alcançou cerca de 58% na comparação como os homens –, não implica que a maior autonomia econômica adquirida se traduza em efetiva igualdade de voz, muito menos em práticas mais igualitárias no que tange às tarefas do lar, afinal, mais de 90% das mulheres brasileiras ainda se responsabilizam integralmente pelos afazeres domésticos, conforme a tabela demonstra a seguir:

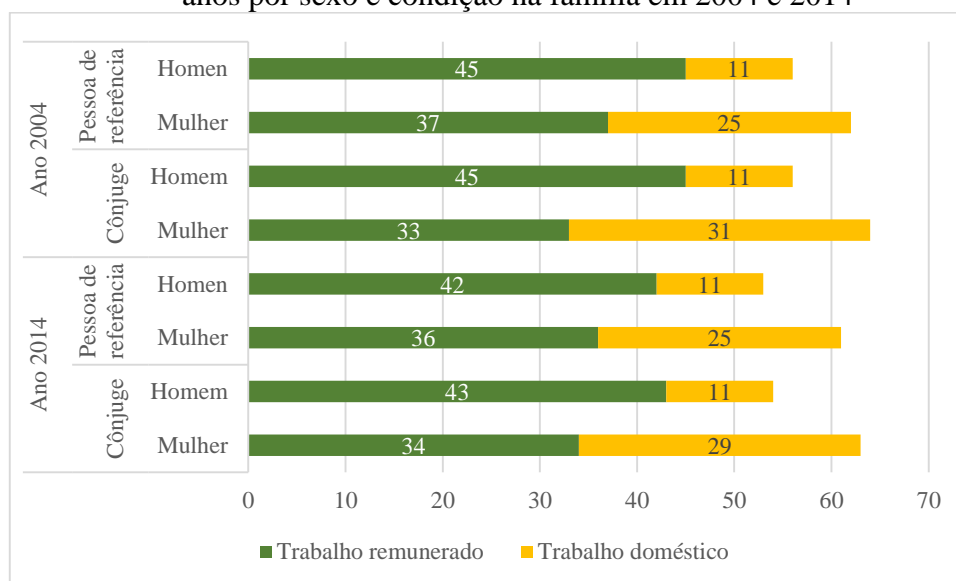
Tabela 1 - Proporção de pessoas maiores de 16 anos encarregados de tarefas domésticas segundo posição na família em 2004 e 2014

	Ano 2004		Ano 2014	
	Mulher	Homem	Mulher	Homem
Pessoa de referencia	92,25%	51,44%	92,84%	58,46%
Cônjuge	97,16%	46,55%	95,70%	46,64%

Fonte: Sousa e Guedes (2016, p. 128)

O Gráfico 2, apresentado abaixo, torna patente o descompasso entre mulheres e homens no que diz respeito à utilização do tempo nas atividades domésticas. Mesmo quando os homens se incumbem das tarefas do lar, estes o fazem em uma proporção muito menor do que as mulheres. A comparação entre os anos de 2004 e 2014 não revela diferenças significativas acerca do tempo dedicado pelos homens ao trabalho remunerado e ao trabalho doméstico. Tanto os homens que ocupam o papel de chefes da família como os que se colocam como cônjuges distribuem seu tempo de maneira similar, havendo apenas a particularidade do tempo médio de trabalho de 2004 para 2014 ter diminuído. Em compensação, os dados referentes à distribuição do tempo por parte das mulheres exprimem diferenças substanciais sobretudo quando se considera a posição que a mulher ocupa no interior da estrutura familiar: as cônjuges dedicaram maior tempo ao cuidado do lar do que as chefes de família – um percentual aproximado de 25% a mais de tempo despendido.

Gráfico 2 - Horas semanais médias dedicadas ao trabalho doméstico de pessoas maiores de 16 anos por sexo e condição na família em 2004 e 2014



Elaboração própria. Fonte: Souza e Guedes (2016)

Como observam Luana Sousa e Dyeggo Guedes (2016),

a saída do lar e as conquistas cada vez mais visíveis no âmbito público representaram uma revolução incompleta, uma vez que as mulheres ainda assumem praticamente sozinhas as atividades do espaço privado, o que perpetua uma desigual e desfavorável divisão sexual do trabalho para elas (SOUSA; GUEDES, 2016, p. 125).

A supramencionada revolução incompleta constitui o fenômeno que se convencionou chamar de *dupla jornada de trabalho* (HEILBORN; ARAÚJO; BARRETO, 2010; HOCHSCHILD; MACHUNG, 2003). Prevalente em diversas estruturas sociais distintas, incluindo os países considerados economicamente desenvolvidos (Svab, 2016), a dupla jornada consiste na constatação de que, à diferença da grande maioria dos homens, o trabalho das mulheres não se encerra com o final do seu expediente produtivo. Há, neste sentido, um segundo tempo de trabalho destinado às atividades de cuidado com o lar e a família. Está dinâmica ressalta o fato de que mudanças econômicas não implicam necessariamente em mudanças culturais<sup>36</sup> – a possibilidade das mulheres serem remuneradas inclusive de maneira

<sup>36</sup>De maneira a atestar a complexidade da relação entre práticas econômicas e práticas socioculturais, convém mencionar a ambivalência apontada por Heilborn, Araújo e Barreto (2010) a respeito do recorte de gênero que estrutura o Bolsa Família, projeto brasileiro de redistribuição de renda. Por um lado, as autoras ressaltam que o fato das mulheres serem as beneficiárias preferenciais deste projeto tem o objetivo de aumentar o poder e a influência decisória destas no seio da família, uma vez que são, virtualmente, as detentoras oficiais destas finanças. Há, neste sentido, um esforço no sentido de prover maior autonomia política às mulheres. Por outro lado, as pesquisadoras observam que como consequência não prevista para este tipo de inserção, existe uma tendência a se reforçar a vinculação da mulher com a esfera doméstica e, sobretudo, com a maternidade. Há uma

superior aos seus maridos (supondo aqui, para os propósitos deste trabalho, a existência de um matrimônio heterossexual) não significa que elas sejam desobrigadas, automaticamente, por conta de um maior poder financeiro potencial, de realizar as tarefas reprodutivas. Há uma dimensão cultural que fornece substrato a esta prática e que não pode ser apreendida exclusivamente de condicionantes econômicos, qual seja, a cristalização de uma feminilidade prototípica, ainda socialmente hegemônica, que associa o exercício da maternidade ao lar – mais especificamente aos cuidados com o lar.

Entretanto, o cuidado, como observam Lucía Scuro e Iliana Vaca-Trigo (2017), se distribui de distintas maneiras nos diferentes estratos sociais. As mulheres pertencentes a lares de maior renda, neste sentido, tendem a dedicar menos tempo a atividades de cuidado do que as mulheres mais pobres. No caso do Brasil, assim como também costuma ocorrer nos demais países sul-americanos, Heilborn, Araújo e Barreto (2010) apontam para uma estratégia recorrente adotada pelas mulheres pertencentes aos setores socioeconômicos mais privilegiados. Com o intuito de diminuir sua participação nesta segunda jornada, as mulheres de tais estratos com frequência optam por transferir “para as empregadas domésticas grande parte da carga de trabalho físico e mental que a manutenção da moradia comporta” (HEILBORN; ARAÚJO; BARRETO, 2010, p. 87). Há de se ressaltar o fato de que a imensa maioria dos indivíduos contratados para a realização destas atividades são, justamente, mulheres. No Brasil, em particular, este papel é cumprido, em grande parte, por mulheres negras e em condições de informalidade, o que contribui com a reprodução não só das desigualdades de gênero mas também da desigualdades raciais (HEILBORN; ARAÚJO; BARRETO, 2010). Esta especificidade do recorte certamente é um dos fatores que ajudam a explicar a diferença de dedicação de tempo ao trabalho reprodutivo entre mulheres que são consideradas pessoas de referência e as cônjuges no Gráfico 2.

O cuidado, deve-se ressaltar, não acontece exclusivamente nos limites demarcados pelo lar. Além de poder ocorrer em outros lares – como no caso do cuidado de familiares dependentes que possuem uma moradia independente – também está associado com instituições específicas para esta finalidade, tais como escolas e hospitais – o que implica a necessidade de acompanhar os indivíduos, sejam alunos ou doentes, por exemplo, até o interior destas instituições (JIRÓN, 2017a; SCURO; VACA-TRIGO, 2017). Esta ambivalência do cuidado, expressa pela imprecisão de suas fronteiras, corrobora o diagnóstico de Paola Jirón (2017a), segundo o qual a separação entre as esferas públicas e privadas se

---

reificação da mulher aos moldes da feminilidade primeira herdada da associação da identidade de gênero com as especificidades biológicas. A autonomia desejada se confronta com certa subserviência colateral.

torna difusa através do exercício da mobilidade. Desse modo, as atividades de cuidado podem se espalhar por distintos pontos da cidade, o que aumenta significativamente o grau de complexidade envolvido no planejamento e na execução das práticas de mobilidade.

A planificação da cidade, orientada para o desenvolvimento das atividades produtivas, incide diretamente sobre o planejamento das políticas de transporte urbano uma vez que estas tendem a privilegiar os deslocamentos dos indivíduos segundo a óptica pendular *casa – trabalho – casa*. Assim, uma miríade de processos de mobilidade que foge às especificidades deste padrão de deslocamento – incluindo nesta esfera as mobilidades vinculadas às atividades do cuidado – se torna alvo de uma gama maior de dificuldades e restrições para sua implementação pelos agentes.

As mulheres, neste sentido, se encontram encurraladas pela interpenetração destas duas dinâmicas de mobilidade, afinal, com frequência, precisam compatibilizar as viagens voltadas ao exercício laboral com aquelas destinadas às práticas do cuidado – práticas estas que não estão ancoradas exclusivamente no seu lar, mas se desenvolvem em múltiplos pontos da cidade. Tal interpenetração é, portanto, constitutiva no que se refere à maneira como um amplo conjunto de mulheres constrói e mobiliza estratégias para se deslocarem pela cidade, problemática esta que será explorada de maneira mais pormenorizada na subseção seguinte.

### ***1.3.3. O cuidado e as relações de interdependência***

As distinções entre os padrões mais recorrentes de deslocamento de homens e mulheres também foram percebidas e delineadas no campo da geografia. Como ponto de partida para a exploração desta temática, o conceito de *geografia do cuidado* – ou *ética do cuidado* – foi cunhado com o intuito de descrever o modo diferencial como os membros de uma família interpretam e apropriam as responsabilidades relativas à esfera do cuidado (MCLAREN, 2011; NODDINGS, 1984). A rigor, Scuro e Vaca-Trigo (2017), em estudo sobre os usos do tempo na América Latina, definem o cuidado como “uma atividade destinada a velar pelos integrantes do lar ao longo do ciclo e vida e que compreende tanto os cuidados indiretos – produção de bens e serviços – como os cuidados pessoais diretos” (SCURO; VACA-TRIGO, 2017, p. 137). O interesse inaugural da perspectiva geográfica consistia em mapear os lugares e as circunstâncias nas quais as práticas de cuidado se desenvolvem. No entanto, os achados empíricos apontaram para uma dimensão constitutiva das dinâmicas do cuidado até então oculta, a saber, o seu caráter móvel. O cuidado não é estático, mas, na verdade, constrói-se em trânsito, através dos deslocamentos empreendidos pelos indivíduos a

fim de materializar sua efetivação (LAW, 1999). Logo, as diferentes maneiras e condições de se movimentar pelo espaço para realizar a prática do cuidado se tornam um importante foco de atenção para o olhar geográfico. Ademais, além de não serem estáticas, as práticas de cuidado tampouco são assexuadas, afinal, como bem destacou Jacqueline Coutras (2008), não se pode negligenciar o fato de que a própria cidade é sexuada. O trabalho de cuidado, nos Estados Unidos e na Europa, está frequentemente associado às mulheres e, em particular, às que provêm de minorias étnicas ou são migrantes (LAWSON, 2007; MCEWAN; GOODMAN, 2010).

A análise do cuidado proposta pela geografia ilumina o fato de que as práticas de mobilidade não são impessoais,<sup>37</sup> senão que estão encarnadas em corpos sexuais constituídos por diversas camadas identitárias que, ao se interpenetrarem, configuram os limites dos movimentos potenciais passíveis de serem assumidos por um determinado indivíduo. O estudo da mobilidade, portanto, não pode prescindir da intersecção com o estudo da identidade. No âmbito das discussões da geografia, Robin Law (1999) enfatiza que apenas a partir da década de 1970 foi que o entendimento da mobilidade se descolou de uma concepção focada nas práticas individuais para abarcar uma perspectiva que contemplava as dinâmicas de grupo. Um primeiro corte grupal explorado para a compreensão do caráter diferencial da mobilidade foi justamente a delimitação do comportamento móvel de homens e mulheres.<sup>38</sup> O mapeamento das tendências de mobilidade, realizado por diversas pesquisas, enfatiza que as mulheres, em geral, realizam mais viagens que os homens e que estas costumam ser mais curtas. Contudo, apesar de percorrer distâncias menores, observa-se que o tempo investido nestas pequenas viagens tende a ser maior que o gasto pelos homens quando estes se deslocam. Os modos de deslocamento mais utilizados pelas mulheres são a caminhada e o transporte coletivo.

Estes padrões de mobilidade comuns a uma grande quantidade de mulheres só se tornam inteligíveis quando interpretados à luz da ainda prevalente divisão sexual do trabalho. Em particular, trata-se de destacar a desigual divisão dos papéis e responsabilidades no cuidado que são atribuídas a cada um dos dois sexos (FIGUEROA; WAINTRUB, 2015; JAECKEL; VAN GELDERMALSEN, 2006; JIRÓN, 2017a; LAW, 1999; SCURO; VACA-

<sup>37</sup> Isto poderia parecer evidente, levando em consideração que Durkheim (2002) já falava na inexistência de um *tipo* ou indivíduo *médio*; muito pelo contrário, desde o seu estudo sobre o suicídio, demonstrava que eram diversos os fatores (ou variáveis) que afetam as maneiras nas quais os fatos sociais se manifestam.

<sup>38</sup> Existe uma ampla gama de estudos e experiências que dão conta das peculiaridades das mobilidades de mulheres realizados ao redor do mundo, como bem sintetizam Candice Souza e Marcos de Oliveira (2016). Se bem que este texto não aprofunda a respeito também há muitos estudos em América Latina sobre mobilidades de mulheres, contrariamente ao que poderia ser pensado, como fora sugerido por Svab (2016). O que faz falta, explicam Paola Jirón y Dhan Zunino (2017), é maior sistematização dos estudos na região.

TRIGO, 2017).<sup>39</sup> A este respeito, geógrafas feministas e marxistas assinalam que a separação entre as atividades produtivas e reprodutivas, com a posterior expansão do neoliberalismo, tiveram como resultado o confinamento do cuidado ao espaço privado (SANTISO, 2000). Em consonância com tal diagnóstico, as mulheres realizam mais deslocamentos do que os homens porque também precisam arcar com o cumprimento das atividades de cuidado. As viagens associadas ao cuidado tendem a ser multipropositais, ou seja, são mobilidades que obedecem à necessidade de contemplar a realização de múltiplas tarefas que, de maneira mais ou menos difusa, estão associadas. Como caminham ou se valem da utilização de meios de transporte coletivos que estão orientados para as chamadas *mobilidades produtivas*, as mulheres usualmente consomem mais do seu tempo em deslocamentos do que acontece com os homens (GARCÍA ALONSO; SÁNCHEZ, 2012; TURNER; GRIECO, 2006; VEGA CENTENO; DEXTRE; ALEGRE, 2011).

A maior complexidade dos padrões de mobilidade das mulheres está associada à tensão constitutiva entre conciliar suas atividades produtivas – o exercício laboral formal ou informal e/ou o compromisso com a formação educacional – com as atividades reprodutivas – as obrigações com o lar e com a família. Coordenar a execução de atividades por vezes tão antagônicas exige um grande esforço e o desenvolvimento de uma sólida reflexividade prática de maneira a traçar estratégias convenientes que permitam às mulheres cumprirem com todos os seus afazeres em tempo hábil. Neste contexto, a noção de interdependência, apresentada por Jirón (2017a), inscreve-se como uma ferramenta conceitual importante para compreender as particularidades das mobilidades empreendidas pelas mulheres. Isto porque a interdependência integra a prática da mobilidade à existência de uma rede de suporte anterior que fornece tanto as condições como os limites para o movimento potencial a ser empreendido pelos indivíduos.

Em outras palavras, Jirón quer chamar a atenção para o fato de que a mobilidade não é uma experiência puramente individual, fruto de cálculos exclusivamente individuais, mas de que a mesma se processa através de uma orquestração em função da mobilidade – ou imobilidade – de outros membros da rede de relacionamentos na qual um indivíduo está inserido. Sobretudo no que tange às questões do cuidado, há de se considerar que os membros da família são uma parte significativa da rede de relacionamentos de um indivíduo. Afinal, as mobilidades de cuidado, como aponta Inés Sánchez de Madariaga (2009), dizem respeito ao modo como os indivíduos estabelecem conexões para cumprir com suas atividades e

---

<sup>39</sup> Para Kaufmann et al. (2004), as diferenças de mobilidade estão mediadas, de maneira mais geral, pelas diferenças de papéis e posição social.



obrigações familiares. A interdependência está marcada, dentre outros fatores, por condições como o ciclo de vida, a idade ou tipo de família (JIRÓN; ZUNINO, 2017).

Como se observa em um grande número de pesquisas (MIRALLES-GUASCH, 2006; SVAB, 2016), nas famílias que dispõem de apenas um veículo, o mesmo tende a ser utilizado, preferencialmente, pelos homens. O uso do carro pelo homem pressupõe a necessidade de sua esposa – considerando que ela esteja habilitada para a condução veicular – procurar por outras formas de transporte para realizar suas tarefas. No entanto, esta dinâmica, ainda que tenha uma orientação preferencial, está sempre aberta à possibilidade de negociações. Em uma situação hipotética de ser necessário levar o filho do casal a uma consulta médica em um ponto distante da cidade, a mulher pode solicitar o uso prioritário do veículo enquanto o homem terá de recalcular a sua rota e utilizar outro meio de transporte para chegar ao seu local habitual de destino. Em suma, a (i)mobilidade do homem está condicionada à (i)mobilidade da mulher, em que pese o fato desta relação não ser neutra e, portanto, estar assentada na existência de uma assimetria de poder que define o uso prioritário do veículo, bem como as situações de exceção. Em outro tipo de situação recorrente, a existência de familiares dependentes implica a necessidade de que alguém os acompanhe durante suas viagens. O acompanhante – que, em geral, além de ser uma pessoa da familiar costuma ser uma mulher – precisa rearticular a sua rotina de maneira a se adequar à agenda de seu dependente (JAECKEL; VAN GELDERMALSEN, 2006; JIRÓN, 2017a; SCURO; VACA-TRIGO, 2017; TURNER; GRIECO, 2006).

#### ***1.3.4. Entre o cuidado de si e o cuidado dos outros***

Para conseguir realizar suas tarefas cotidianas, compatibilizando as demandas produtivas e reprodutivas, as mulheres se valem da utilização de certas estratégias de mobilidade. A partir do trabalho de Javiera Gómez (2016), Jirón (2017a) apresenta uma lista de sete tipos de estratégias empregadas usualmente: 1) a interconexão permanente à distância; 2) a utilização de suportes de mobilidade e cadeias de cuidado; 3) o uso de redes sociais para a organização da mobilidade cotidiana; 4) a realização de viagens multipropósitos e o estresse nas viagens; 5) a adequação dos horários de trabalho às funções de cuidado; 6) a “falsa independência”; e 7) o reconhecimento dos trajetos de viagem. Abaixo, cada uma destas problemáticas será desenvolvida em detalhes.

A primeira estratégia, denominada *interconexão permanente com o lar*, permite às mulheres garantir o bom funcionamento do lar enquanto se encontram fora dele. Trata-se de

uma maneira de expandir o seu espaço de mobilidade potencial mediante o uso de dispositivos tecnológicos de controle. O uso do telefone e, mais recentemente, do smartphone, permite às mulheres que se comuniquem com seus familiares sem que precisem regressar fisicamente ao lar. O cuidado, neste sentido, se submete ao desencaixe espaço-tempo. Em consonância com esta possibilidade também se inclui o monitoramento do lar com base na instalação de câmeras de segurança – no caso específico do cuidado aos recém-nascidos existem as chamadas babás eletrônicas, dispositivos de áudio e/ou vídeo que se prestam a fornecer maior segurança às mães que não tem a possibilidade de levar seus bebês ao ambiente de trabalho. Esta estratégia reitera o fato já mencionado da mobilidade não ser exclusivamente uma questão de deslocamento físico.

Um caso particular de interconexão permanente com o lar consiste na segunda estratégia abordada por Jirón, a saber, *a utilização de suportes e cadeias de cuidado*. O desencaixe entre o ambiente doméstico e o ambiente de trabalho, neste caso, é proporcionado pela inserção de outro indivíduo no ambiente doméstico que serve como uma ponte entre estas duas instâncias. Uma primeira expressão deste tipo de fenômeno consiste na chamada *mercantilização do trabalho do cuidado*. No caso de famílias que dispõem de capital econômico suficiente, pode-se optar pela contratação de um indivíduo responsável por assumir o controle das atividades domésticas no tempo em que seus patrões se encontram fora de casa – eventualmente, a depender dos recursos econômicos e do estilo de vida da família, o exercício das atividades domésticas pode-se estender, inclusive, nos momentos em que os patrões já regressaram ao lar.

No entanto, este tipo de procedimento não é exclusivo dos indivíduos que são detentores de capital econômico, afinal, a expansão da mobilidade potencial pode ser obtida através do manejo de outras moedas de troca. No caso de indivíduos detentores de um menor potencial financeiro, os mesmos podem se valer de seu capital social para aumentarem sua capacidade de movimento. Assim, quando as famílias “contratam pessoas ou instituições que possam dar conta do cuidado de outros membros da família se coloca em jogo o capital econômico, enquanto que, quando o apoio é procurado nas redes também se põe em jogo o capital social” (JIRÓN, 2017a, p. 411). Nas duas dinâmicas apresentadas não apenas as famílias precisam ativar os seus recursos, como a utilização dos mesmos estabelece que alguém fique imóvel no ambiente doméstico. As empregadas domésticas, neste sentido, vendem a força da sua imobilidade móvel para permitir que seus patrões ampliem seu potencial de deslocamento. No entanto, as mesmas empregadas domésticas, para se tornarem móveis, para se incorporarem ao mercado de trabalho, para converterem mobilidade espacial

em mobilidade social, contam com o apoio da imobilidade de outras pessoas no ambiente do lar – sejam membros de sua família, como os filhos mais velhos, em geral, seja através da ajuda dos vizinhos, por exemplo. Com este movimento, nota-se a formação de uma cadeia complexa e interdependente de suporte. Ademais, cabe ressaltar também o fato de que existe certa complementaridade entre a interconexão permanente com o lar e a utilização de suportes e cadeias de cuidado, afinal, as domésticas servem como pontos de conexão de seus patrões com o lar e esta comunicação se desenvolve, sobretudo, através dos dispositivos tecnológicos supramencionados. De modo similar, as próprias trabalhadoras fazem uso destes recursos técnicos para, em seu ambiente de trabalho – que, ironicamente consiste em cuidar da casa de outra pessoa –, se colocarem em contato estreito com o lar através de ligações para os seus entes imóveis – em geral, familiares ou vizinhos.

Enquanto a estratégia anterior chamava a atenção para a articulação de redes de cuidado em nível interpessoal, esta, denominada *o uso de redes sociais para a organização da mobilidade cotidiana*, aponta para os nós *institucionais* da rede de sociabilidade que oferece suporte às experiências dos indivíduos. A faceta institucional mais visível, neste sentido, corresponde aos centros de formação educacional – em particular às creches– estrutura voltada aos cuidados na primeira infância – e, posteriormente, às escolas. A possibilidade de delegar provisoriamente a tutela dos seus filhos a uma instituição responsável pelo provimento do cuidado por um período de tempo compatível com o horário produtivo habitual libera os pais – sobretudo as mães – para se inserirem no mercado de trabalho. Novamente nota-se que as práticas de mobilidade se inscrevem em um horizonte de imobilidade – no caso em questão, à estrutura institucional de ensino. Evidentemente, esta estratégia não pode ser usufruída de maneira igual por todas as mulheres. Aquelas que possuem recursos econômicos suficientes se tornam menos suscetíveis às intempéries da inserção laboral, uma vez que tem a opção de pagar pelo serviço em questão e, assim, podem colocar seus filhos em uma instituição privada. Por outro lado, como nas instituições públicas a oferta costuma ser menor que a demanda, muitas mulheres precisam contar com a sorte para almejar uma carreira profissional, afinal, não há garantias de que seus filhos terão uma vaga assegurada nas creches do governo<sup>40</sup> (JIRÓN, 2017a; SCURO; VACA-TRIGO, 2017).

---

<sup>40</sup>Uma decisão recente da prefeitura de Belo Horizonte acerca desta questão tem gerado muita controvérsia. Trata-se da reformulação da grade de horários das UMEIs (unidades municipais de educação infantil). Além da redução da jornada total de atendimento em uma hora – antes as unidades abriam às sete horas e eram fechadas às dezessete horas e trinta; agora o trabalho se inicia às sete horas e trinta e se encerra às dezessete horas), decidiu-se pela passagem de um modelo de educação em tempo para educação em dois períodos, cada qual composta por um conjunto de alunos diferentes – o que dobraria o número de vagas ofertadas. A insatisfação dos pais foi imediata, afinal, a educação em meio período colide frontalmente com a integralidade de seus horários

As *viagens multipropositais* se constituem como uma das características mais distintivas das viagens de mulheres. Se os homens tendem a fazer viagens mais longas e com um único propósito, as mulheres são mais suscetíveis a fazerem viagens para cumprir várias tarefas (GARCÍA ALONSO; SÁNCHEZ, 2012; TURNER; GRIECO, 2006; VASCONCELLOS, 2016; VEGA CENTENO; DEXTRE; ALEGRE, 2011). Assim, com o intuito de minimizar a perda de tempo e de dinheiro, é comum que elas planejem suas rotas de maneira a encadear pequenos deslocamentos com o objetivo de realizar múltiplas tarefas em uma viagem só. É comum que uma parte significativa destes trajetos seja realizada através de caminhadas (LYRA, 2017; SVAB, 2016; VASCONCELLOS, 2016). A multipropositalidade se torna ainda mais complexa quando se considera a distribuição desigual de infraestrutura de serviços pelas diferentes regiões de uma mesma cidade. Assim, as mulheres que moram em zonas mais periféricas, por exemplo, precisam calcular de maneira mais refinada os seus deslocamentos, afinal, um equívoco na rota pode – dadas as distâncias de partida e chegada mais extensas a serem percorridas em articulação com o tempo gasto nestes deslocamentos – implicar a necessidade de se realizar uma nova viagem em um dia posterior, o que deve não apenas em um gasto desnecessário – e inconveniente – de tempo como de dinheiro.

Outra dimensão importante a ser considerada em termos de mobilidades multipropositais diz respeito à influência de filhos pequenos na família (JIRÓN, 2017a; JIRÓN; CORTÉS, 2011; MANDERSCHEID, 2014; SCURO; VACA-TRIGO, 2017). Como as necessidades dos filhos, sobretudo nos primeiros tempos de vida, costumam ser priorizadas em detrimento das necessidades da mãe (JIRÓN, 2017a), aumenta-se significativamente a quantidade de tarefas que estas devem assumir para arcar com o cuidado do recém-nascido. Esta vivência, por consequência, traduz-se em uma nova gama de deslocamentos que precisam ser realizados para a efetivação da atividade do cuidado.

Outra estratégia que pode ser empreendida pelas mulheres na tentativa de expandir sua mobilidade potencial – tanto espacial como social, há de se enfatizar – diz respeito à *adequação dos horários de trabalho em função das tarefas de cuidado*. Tal estratégia pode ser materializada de maneiras distintas, a depender, sobretudo, do tipo de trabalho exercido e das condições socioeconômicas das mulheres. Neste sentido, um primeiro exemplo se refere aos processos de negociação das condições de trabalho com as instâncias empregadoras – em geral, quando o emprego é formal. Assim, pode-se conversar sobre a possibilidade de, em um estágio inicial da maternidade, levar o recém-nascido para o ambiente de trabalho, a fim de

---

de trabalho. Caso a alteração seja mantida, os pais terão de pensar em outras medidas com o objetivo de conciliar a atividade de cuidado com a inserção laboral (OLIVEIRA; VALENTE, 2017).

que se estreitem os vínculos de cuidado entre mãe e filho/a. Algumas empresas, em consonância com o reconhecimento da importância deste vínculo, têm criado em sua estrutura espaços físicos destinados a potencializar este tipo de relacionamento como forma de dar suporte às suas empregadas. No sentido inverso, pode-se também propor à empresa – caso o tipo de função assim o permita – o exercício do trabalho à distância por um determinado tempo, fato este que pode ser proporcionado pelo avanço das tecnologias de informação e comunicação que permite o descentramento da própria noção de empresa. Uma variante deste processo se refere à procura por empregos que estejam situados em uma região próxima àquela na qual se está inserido o lar (MURRAY, 2008). Assim, no caso de alguma eventual situação emergencial, a distância entre o ambiente laboral e o doméstico será menor, de maneira que a manutenção do cuidado não sofrerá um impacto tão severo na vida daquela mãe. No limite, há a opção – para uma determinada *parcela* da população de mulheres, há de se frisar – por romper com os tipos mais estáticos e formais de trabalho, de maneira a priorizar o sustento de uma maneira que integre o ambiente laboral ao doméstico<sup>41</sup> – ou as necessidades domésticas ao exercício laboral.

Um caso limite desta estratégia é o que Jirón denominou por *falsa independência*. Trata-se de uma decisão tomada em consenso com o parceiro – ou ao menos aparentemente consensual – de que a mulher cessará suas atividades produtivas temporariamente ou definitivamente para se dedicar exclusivamente ao cuidado do lar. O termo *falsa independência* se mostra bastante adequado ao dar a dimensão da dualidade implícita a este procedimento, afinal, a mulher tem que compatibilizar a consciência de uma autonomia financeira *do casal*, que a possibilita ficar restrita ao ambiente doméstico, com a dependência econômica *do marido* – que aponta para uma assimetria constituinte de poder no seio da relação marital. Em suma, trata-se de uma independência dependente. Este fenômeno também pode ser observado no caso da hipermobilidade experimentada por certas mulheres tributária das múltiplas demandas de cuidado com o lar. A esse respeito Jirón (2017b) apresenta o caso de uma mulher que aprendeu a dirigir com a esperança de que esta habilidade facilitasse a execução de suas tarefas cotidianas e ajudasse na flexibilização de sua rotina laboral. Com o tempo, contudo, a mulher se viu obrigada, de maneira sistemática e rotineira, a conduzir

---

<sup>41</sup>Uma expressão recorrente deste tipo de estratégia consiste na criação de lojas virtuais por parte das mulheres que foram recentemente convertidas em mães. Este exemplo é mencionado porque, em várias circunstâncias, as motivações para a criação destas lojas surgem por demandas advindas da própria vivência da maternidade. Neste sentido, as limitações sofridas por estas mulheres durante a gestação e a maternidade se convertem em ideias de produtos e serviços que podem ser úteis a outras futuras mães. Deste movimento, que permite a integração da esfera produtiva ao ambiente doméstico, surge a possibilidade de uma jornada de trabalho mais flexível, possibilitando uma maior atenção ao crescimento e desenvolvimento dos filhos/as.

vários membros da família para seus respectivos destinos, o que a tornou uma verdadeira *presa* da mobilidade. O excesso de mobilidade, portanto, torna-se o reverso da moeda, ou seja, uma forma de imobilidade.

A última estratégia apontada por Jirón é o *reconhecimento do trajeto*. Conforme enfatizado anteriormente, as práticas de mobilidade podem ser compreendidas em termos de cálculos racionais elaborados pelos agentes, considerando seus recursos e as limitações ao seu movimento, de modo a alcançar da melhor maneira possível o propósito desejado. Uma importante dimensão a ser considerada na elaboração destes cálculos diz respeito ao conhecimento do espaço urbano e, neste sentido, das virtuais rotas para se alcançar uma determinada finalidade de mobilidade. A experiência de mobilidade pelo ambiente urbano, mediada pela existência de certas tarefas de rotina, é pré-condição para o desenvolvimento de uma reflexividade prática por parte dos indivíduos, reflexividade esta responsável pela criação de mapas mentais que servem para otimizar os deslocamentos realizados por estes mesmos indivíduos. Neste sentido, os constrangimentos prévios ensinam não apenas como chegar do ponto A ao ponto B, mas as melhores maneiras de se efetuar este trajeto, considerando uma porção de variáveis que podem alterar significativamente o sentido da viagem – dentre as quais o conforto, o clima, os recursos financeiros, a possibilidade de congestionamentos, a finalidade do deslocamento.

Reconhecer o trajeto é compreender quais são as melhores decisões a serem tomadas em um contexto específico. Com o avanço das tecnologias de informação e comunicação, esta reflexividade prática ganha uma nova base de dados, afinal, ferramentas tecnológicas como *Whatsapp*, *Waze* ou *Google Maps* e o GPS permitem a interpenetração entre o mapa desenhado e redesenhado através da experiência individual cotidiana com outra multiplicidade de mapas compartilhados que fornecem novas peças ao mosaico anterior. Assim, o movimento potencial do indivíduo é ampliado pois este passa a ter acesso a uma maior complexidade de números e dimensões das variáveis que maneja para exercer a mobilidade de acordo com suas necessidades. Mulheres podem se colocar em contato com outras mulheres e trocarem informações, experiências, soluções e mapas que as ajudem a compatibilizar suas demandas de mobilidade pela cidade através da discussão de problemas comuns enfrentados por elas no cotidiano.

### 1.3.5. *As pedras no meio do caminho*

O exercício das práticas de mobilidade, conforme evidenciado, é articulado pelo desenvolvimento de uma reflexividade prática por parte dos indivíduos que os permite efetuar cálculos sobre as melhores estratégias a serem empreendidas a fim de se moverem pelo espaço da maneira mais satisfatória possível. Contudo, a elaboração de tais cálculos está necessariamente circunscrita a determinados limites e constrangimentos. A mobilidade, portanto, não é desempenhada da mesma maneira por todos os indivíduos. Ao longo desta última seção foram trabalhados e retomados conceitos que tornaram patente a compreensão da mobilidade sob a condição de um recurso que é apropriado de maneira diferencial. No caso particular desta dissertação, o corte diferencial abordado evoca a dimensão da identidade de gênero e procura chamar a atenção para a existência de recortes de mobilidade característicos de homens e mulheres. Para tanto, observou-se que a raiz desta mobilidade diferencial pode ser encontrada na divisão sexual do trabalho gestada durante o primeiro momento do processo de modernização.

Partindo de uma concepção essencialista de identidade, a divisão social do trabalho procura vincular de maneira causal as propriedades biológicas da sexualidade ao exercício de práticas sociais específicas. A identidade de gênero, expressa pelas noções prototípicas de feminilidade e masculinidade, é uma cola que serve para naturalizar práticas que, na verdade, são arbitrárias. Os movimentos feministas, nesse sentido, fundamentam sua luta na denúncia da arbitrariedade da prescrição hegemônica do significado *ser mulher*. Para tanto descolam a dimensão biológica do sexo do cumprimento de certas obrigações estamentais. O sucesso desta empreitada, entretanto, foi apenas parcial. Se, por um lado, as mulheres progressivamente passaram a ocupar o espaço público e a se inserirem no mercado de trabalho, por outro, a divisão sexual do trabalho não foi rearticulada de maneira plena e, assim, as atividades reprodutivas – os cuidados com o lar e com a família – ainda se concentram majoritariamente nas mãos das mulheres.

A parcialidade do sucesso dos movimentos feministas na reconfiguração das dinâmicas de poder entre homens e mulheres explica o fundamento da mobilidade diferencial entre homens e mulheres no âmbito da vida social. Enquanto os homens, em sua grande maioria, concentram seus esforços – e, assim, direcionam suas mobilidades – para a execução de atividades produtivas, as mulheres têm que compatibilizar a regalia da inserção no mercado de trabalho com as obrigações do cuidado, gerando um padrão de mobilidade misto, dual. Afinal, as atividades produtivas e reprodutivas possuem traços bastante específicos.

Além disso, evidenciou-se que as mobilidades não podem ser desvinculadas das imobilidades e que, portanto, deve-se olhar para as relações de interdependência de maneira a avaliar o movimento performado pelos indivíduos. Inserida neste contexto, a última seção começou a esboçar os primeiros traços do *túnel da experiência* percorrido cotidianamente por um incontável número de mulheres. Para tanto, foi apresentado um conjunto de estratégias empregadas pelas mulheres no âmbito das suas práticas de mobilidade com o objetivo de responder às dificuldades concretas de se conciliar as atividades produtivas com as atividades reprodutivas. Assim, esta subseção tem por objetivo jogar tintas finais sobre o esboço do túnel da experiência desenhado até o presente momento enfocando, desta vez, as restrições no acesso à mobilidade das mulheres.

Um primeiro aspecto que merece consideração diz respeito à questão do acesso às tecnologias de transporte. Deve-se relembrar que a apropriação do acesso a uma tecnologia específica é socialmente heterogênea. Neste sentido, observa-se uma grande disparidade entre homens e mulheres na medida em que as estas tendem a demorar muito mais tempo para se apropriar de meios de transporte mais avançados e modernos (SOUZA; OLIVEIRA, 2016; SVAB, 2016).<sup>42</sup> O caso da bicicleta é emblemático. Svab (2016) recorda em seu trabalho a experiência de Frances Willard, no final do século XIX, que aprendeu a dirigir uma bicicleta apenas aos 53 anos de idade. Em *Wheel Within a Wheel – A Roda Dentro da Roda*, em tradução livre – Willard (1895) relata seu processo de aprendizagem ao mesmo tempo em que coloca o lugar da mulher na sociedade norte americana da virada do século XIX para o XX em perspectiva. A liberdade de andar de bicicleta é o último estágio de um processo de pequenas rupturas que a escritora teve de enfrentar no sentido de conseguir alcançar, de fato, uma condição de maior autonomia na condução da sua vida enquanto mulher. Assim, Willard evidencia, por exemplo, que uma das dificuldades enfrentadas pelas mulheres para conseguirem fazer um uso produtivo da bicicleta dizia respeito aos códigos de vestuário vigentes naquele momento. A rigidez dos longos e, não raramente, desconfortáveis vestidos, com seus muitos babados, impedia de antemão que as mulheres conseguissem ascender ao banco da bicicleta. A liberdade de andar de bicicleta pressupunha, portanto, a conquista de uma liberdade anterior, a saber, a ruptura contra uma forma de etiqueta específica prescrita às mulheres; a substituição de uma vestimenta mais robusta por outra mais leve, mais flexível. Apropriar-se de uma tecnologia, deste modo, envolve muito mais do que o simples uso final

---

<sup>42</sup> Um caso interessante, levando em consideração que a história da aviação iniciou-se no começo do século XX, está representado pelas mulheres aviadoras nas décadas de 1920 e 1930 (DELYSER, 2011). A rápida incorporação de mulheres nos marcos históricos da aviação poderia ser considerada como uma contra-tendência.



da mesma, mas se relaciona, na verdade, com todo o conjunto de procedimentos anteriores necessários a fornecer sustentação àquela prática, procedimentos que são tão importantes como a prática final. A liberdade de andar de bicicleta, no caso construído por Willard, tem um significado maior porque se trata, no fundo, de uma maior liberdade no próprio exercício de ser mulher.<sup>43</sup>

A situação com relação aos veículos motorizados particulares é semelhante. Em primeiro lugar, porque a propriedade de um carro no seio da família não garante que a mulher faça uso rotineiro deste veículo. A este respeito, Carme Miralles-Guasch (2006) e Laura Pautassi (2017) observam que a proporção de mulheres portadoras de habilitação para dirigir é significativamente menor que a dos homens – o que para Jirón (2017a) constituiria uma *limitação de habilidade*. No entanto, mesmo quando as mulheres cumprem com os protocolos formais de habilitação veicular e possuem potencialmente um acesso direto ao carro, isso não assegura que elas, de fato, venham a utilizar este meio de transporte, pois a prioridade da direção costuma estar associada àquele que é percebido como o provedor da família – geralmente o homem (MIRALLES-GUASCH, 2006; VEGA CENTENO; DEXTRE; ALEGRE, 2011). O uso do carro pelas mulheres<sup>44</sup> ocorre, sobretudo, em situações de exceção como, por exemplo, quando se deve prover a locomoção de algum membro dependente do lar para uma atividade de cuidado significativa (SVAB, 2016). No entanto, à parte da lista que contempla as situações de exceção, à mulher costuma competir o papel de co-piloto do motorista.

---

<sup>43</sup> Este trabalho, por outro lado, se coloca na contramão de perspectivas que tentam vincular as experiências de mobilidade das mulheres a uma preocupação inerente com a questão da sustentabilidade ambiental, como sugere, dentre outros autores, Svab (2016). Primeiro porque esta relação, quase sempre estabelecida de maneira causal, reifica a feminilidade, vinculando-a, novamente, ao terreno da natureza, da essência, constituindo, em certo sentido, uma versão *maternal* da mobilidade. Em segundo lugar, o fato das mulheres utilizarem de maneira mais recorrente formas de transporte coletivo não implica, automaticamente, que elas tenham uma maior sensibilidade ambiental. Isto pode indicar, ao contrário, apenas uma falta de possibilidade de obter acesso ao uso do automóvel. Uma mulher que tem acesso à utilização de um veículo motorizado privado estaria disposta a abrir mão deste recurso e reorganizar seus processos de mobilidade em prol da sustentabilidade? Esta é uma pergunta que fica implícita, mas jamais é formulada. Portanto, a correlação entre mulheres e mobilidade sustentável necessita de dados empíricos mais sólidos para que possa ser apontada como uma generalização, o que não costuma ser apresentado.

<sup>44</sup> Deve-se reiterar o fato de que esta constatação diz respeito à situação em que um casal dispõe de apenas um carro para a locomoção. Por outro lado, no âmbito das limitações ao exercício da mobilidade, não se pode perder de vista o fato de que uma das dimensões mais fortes de mobilidade diferencial diz respeito à questão financeira. Assim, é preciso situar a mulher dentro do conjunto de forças no qual ela está inserida – incluindo a componente econômica – para compreender as suas práticas de mobilidade. Por isso, embora a tendência seja a de evidenciar a assimetria de poder entre homens e mulheres, por outro lado, também há de se considerar a situação oposta, qual seja, quando as mulheres possuem capital econômico suficiente elas passam a ter *condições* de adquirirem e sustentarem as despesas de manutenção de um carro, prescindindo das dinâmicas de negociação com o homem para o uso do veículo.

Por outro lado, as mulheres representam cerca da metade das pessoas que se deslocam no transporte público e tem uma alta participação nas viagens feitas a pé, sobretudo, entre a população de menores recursos econômicos (FIGUEROA; WAINTRUB, 2015; PAUTASSI, 2017; SVAB, 2016; VEGA CENTENO, 2011). O fato das mulheres usarem mais o ônibus e caminharem mais do que os homens tem um impacto em relação aos *horários* nos quais as mulheres viajam. Devido às suas responsabilidades de cuidado e por conta da inserção em trabalhos informais, muitas vezes tais mulheres viajam em horários que escapam àqueles que coincidem com os de entrada e saída dos centros de trabalho (JIRÓN, 2017a; KUNIEDA; GAUTHIER, 2007a). Esta situação faz com que se reportem, em várias ocasiões, longos tempos de espera para se conseguir acessar as linhas de ônibus desejadas (VEGA CENTENO, 2011). Jirón (2017a), por outro lado, ao observar detalhadamente as viagens feitas por homens e mulheres constata que, embora em muitos casos ambos os grupos gastem na média a mesma quantidade de tempo no deslocamento, eles viajam com maior velocidade do que elas, o que impacta diretamente na quantidade de quilômetros percorridos. Os *custos temporais* das viagens de mulheres são, portanto, maiores.

Os *custos monetários* também devem ser ponderados. Em estudo realizado para a GTZ, Mila Kunieda e Aimée Gauthier (2007a) observam que as famílias destinam entre 10% e 30% de seus recursos econômicos para se deslocar. Para as mulheres que tendem a realizar viagens multipropositais os custos são ainda mais elevados. Sobretudo caso optem por utilizar o transporte público, pois nem sempre este comporta alguma forma de integração entre os pontos de acesso e destino necessários à realização de uma mobilidade específica. Além disso, quando existe alguma integração tarifária, a mesma só se processa em um número restrito de trajetos – e de intervalos de tempo.

As viagens feitas na *companhia de dependentes* também possuem suas próprias características e barreiras. Como já foi mencionado, o uso prioritário de veículos particulares por parte de mulheres está destinado ao traslado de familiares e pessoas dependentes. No entanto, caso o acesso a um carro esteja vedado e, em virtude disso, tenha-se que realizar a viagem por intermédio do transporte público tradicional, as mulheres tendem a se depararem com alguns obstáculos significativos. Uma vez que estes veículos não costumam ser desenhados levando em consideração a realização de atividades de cuidado, o espaço projetado para transportar pacotes, cadeiras de rodas e carrinhos de bebê é nulo ou bastante limitado (JIRÓN, 2010, 2017a; TURNER; GRIECO, 2006; VEGA CENTENO, 2011).

Kunieda e Gauthier (2007a) mencionam que a *segurança* é um aspecto de central importância na constituição das mobilidades desempenhadas pelas mulheres. A sensação de

medo, portanto, pode se tornar uma restrição significativa à mobilidade. Teresa del Valle (2006) narra como muitas mulheres se sentem mais confortáveis se deslocando durante o dia que durante à noite. Sob a luz do luar as mulheres tendem a ser mais cautelosas – apressando os passos quando estão caminhando, por exemplo – e a selecionar melhor os lugares aos quais frequentarão. Além disso, optam por meios de transporte que não as deixem tão vulneráveis. Não é incomum, sob certas circunstâncias, adotarem a estratégia de se locomover em pequenos grupos ou serem escoltadas por pessoas de confiança nas imediações do ponto de destino de suas respectivas residências (OVIEDO; TITHERIDGE, 2015). A questão do assédio e o medo da violência sexual, portanto, podem limitar o conjunto de percursos possíveis de serem realizados pelas mulheres, afinal, transitar por determinados lugares em certos horários é avaliado como uma escolha arriscada e, por isso, tais deslocamentos tendem a ser evitados (ALVARADO et al., 2017; DEL VALLE, 2006; SOTO, 2017). A apreensão que sofrem algumas mulheres a respeito do assédio sexual no transporte público é tamanha que, mesmo existindo controvérsias entre usuárias e acadêmicas a respeito da criação de espaços segregados para o transporte de mulheres (CAIAFA, 2013; SOUZA; OLIVEIRA, 2016), para algumas mulheres este tipo de alternativa se inscreve como condição de possibilidade para que elas se desloquem com confiança e maior tranquilidade (JIRÓN, 2017a; SOTO, 2017).

### **1.3.6. *Da mulher às mulheres***

O desenho da última seção deste capítulo foi elaborado a partir do desenvolvimento de uma ideia elementar, qual seja, compreender a mobilidade performada pelas mulheres como a expressão de um legítimo *túnel da experiência*, tal como denominado por Jirón (2010). A noção em questão pretende chamar a atenção para a existência de circuitos específicos de mobilidade que são percorridos exclusivamente por determinados agentes sociais. Metaforicamente falando, trata-se uma cidade habitada que coexiste no interior de uma cidade. Neste sentido, tais túneis enfatizam a correlação existente entre as práticas de mobilidade e a questão da identidade. O efeito túnel, de maneira abstrata, aponta para o fato de que a mobilidade está assentada em um conjunto particular de questões estruturantes que só são sentidas e percebidas por aqueles indivíduos que são por elas diretamente afetados – sobretudo em virtude das restrições ao movimento potencial que as mesmas evocam. Assim, estes agentes precisam desenvolver estratégias para conseguirem lidar da maneira mais

satisfatória possível com os dilemas que os impactam. Estas questões determinam a especificidade do caráter diferencial de uma dada prática de mobilidade.

Neste sentido, os esforços desta dissertação tiveram o objetivo de apontar para as problemáticas que dão sustentação às práticas de mobilidade empreendidas pelas mulheres tomando como contraponto – ora implícito, ora explícito – os padrões de mobilidade mais recorrentes dos homens. A questão concreta que está em jogo na delimitação do caráter diferencial da dinâmica de mobilidade acima referenciada é a *divisão sexual do trabalho*. Conforme argumentado, a experiência da dupla jornada de trabalho – ou seja, da execução das atividades produtivas e reprodutivas – faz com que as mulheres habitem uma cidade à parte, inacessível, inclusive imaginariamente, a uma considerável parcela de homens.<sup>45</sup> As duas últimas subseções procuraram conferir materialidade às práticas de mobilidade desempenhadas pelas mulheres ao apontar tanto o conjunto de estratégias que as mesmas acionam para compatibilizar as demandas do trabalho produtivo com o reprodutivo, como as limitações mais características que as mesmas enfrentam no exercício do seu movimento pelo espaço urbano.

No entanto, apesar da dinâmica conflitiva instaurada pela vigente divisão sexual do trabalho se constituir como um problema comum às mulheres em sua integralidade, nem todas sentem esta tensão da mesma maneira. Em outras palavras, no interior do *túnel da experiência* percorrido pelas mulheres existem *subtúneis* acessados por uma gama ainda mais específica de mulheres, o que revela a existência de processos de mobilidade diferencial entre as próprias mulheres. As diferenças de mobilidade entre as mulheres, convém ressaltar, reforçam a denúncia do movimento feminista de que não existe uma forma única e exclusiva de ser mulher senão formas múltiplas de viver esta experiência – assim como também ajudam a compreender a fragmentação da abstração ampla feminismo sob a forma de *feminismos*, portadores de especificidades e questionamentos particulares.

---

<sup>45</sup> Um exemplo banal ajuda a dimensionar esta asserção. Uma das consequências mais visíveis do rompimento das barragens da mineradora Samarco ocorrido em Mariana no ano de 2015 foi o aumento do desemprego na região em questão. Uma alternativa de ocupação informal adotada consiste no transporte clandestino de passageiros entre as cidades de Mariana e Ouro Preto. Os motoristas, tal como a linha regular de ônibus, pegam passageiros de ponto em ponto até esgotar a lotação de seu veículo. No entanto, temendo pela sua integridade física, um conjunto de mulheres opta por não utilizar este tipo de transporte, principalmente quando, ao serem abordadas, não enxergam nenhuma outra passageira no veículo. Nestas situações, contudo, não é incomum motoristas homens que foram rejeitados recriminarem a postura em questão dizendo que tais mulheres são *frescas*. Esta avaliação do motorista, conforme pode-se depreender, reitera a existência de cidades múltiplas que coexistem no interior de uma mesma cidade – no caso em particular, o motorista, analisando sua ocupação de um ponto de vista pragmático, do lucro imediato, interpreta como fresca a atitude de uma mulher concebe como uma atitude de precaução diante da violência exercida cotidianamente contra as mulheres.

Como ponto de partida para a sua avaliação, a mobilidade deve ser compreendida sob a condição de *potência* (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004) ou *virtualidade* (LÉVY, 2011). Com esta concepção procura-se chamar a atenção para o quadro de forças em interação que definem, em um contexto particular, formas de apropriação da mobilidade específicas por parte dos agentes. Evita-se, assim, as deficiências das explicações deterministas uma vez que se procuram investigar, em meio às condições estruturantes, as estratégias empregadas pelos indivíduos para enfrentarem as restrições colocadas ao seu movimento. A potência expressa a totalidade de movimentos possíveis de serem assumidos por um agente dentro de um conjunto de condições específico. Assim, as dinâmicas de *acesso*, por um lado, reiteram a distribuição desigual de recursos passíveis de serem apropriados pelos indivíduos. Em compensação, afirmando as dimensões ativas no enfrentamento das relações adversas, *as competências de mobilidade e o capital social*, por outro lado, se constituem como instâncias de elaboração por parte dos agentes a respeito da maneira a partir da qual estes construirão e efetivarão suas práticas de mobilidades. A confluência destes fatores, no contexto da presente dissertação, faz com que a experiência da mobilidade e da cidade seja diferenciada para cada mulher:

...não todos os que transitam pela cidade veem o mesmo. Quem se desloca por baixo da terra mal conseguem perceber a superfície da paisagem urbana, isto acontece também com os habitantes de urbanizações segregadas (...) E aqueles que utilizam os pés para se deslocar não podem percorrer longas distâncias e só os entornos imediatos que resultam realmente abarcáveis para eles (DURÁN, 2008, p. 67, tradução da autora)

No âmbito conjuntural, as escolhas das mulheres estão circunscritas por uma limitação primária, qual seja, a visível sobrecarga de trabalho derivada da distribuição desigual de tarefas, responsabilidades e, conseqüentemente, poder entre homens e mulheres – embora o grau da inequidade possa variar, a existência da mesma persiste como tendência invariável na conformação das mais distintas estruturas sociais. Esta limitação primária define o *túnel* que articula a experiência de mobilidade de todas as mulheres – inclusive daquelas que questionam a divisão sexual do trabalho tanto do ponto de vista teórico como prático. A limitação primária, contudo, interage necessariamente com limitações específicas, transversais, forjando *subtúneis* da experiência. São dinâmicas, portanto, que se interseccionam e complexificam a compreensão da forma como a mobilidade é apropriada e vivenciada por diferentes mulheres. Este é exatamente o ponto de vista que esta última subseção pretende abordar, a saber, a interpenetração entre a mobilidade *da mulher* – construída por processos de segregação que levam em consideração a dimensão do gênero – e

a mobilidade *das mulheres* – considerando uma gama de problemáticas e cortes particulares que apontam para a apropriação diferencial da mobilidade entre as mulheres. Para tanto, a tipologia de restrições ao acesso da mobilidade apresentada por Jirón (2017a) fornece um importante ponto de partida para abordar este processo.

Um primeiro índice a ser considerado acerca da delimitação das mobilidades potenciais passíveis de serem acessadas pelas mulheres se refere à questão *financeira*. Embora não se possa cair na armadilha de considerar que tal dimensão determina de maneira direta o exercício das práticas de mobilidade, por outro lado, não se pode subestimar a sua importância como parâmetro que institui restrições – ou, sob outro prisma, oportunidades – para a mobilidade no ambiente urbano. O acesso ao dinheiro, em uma observação mais primária, delimita os tipos de meios de transporte que podem ser utilizados por uma mulher. Neste sentido, uma mulher de um estrato econômico mais alto, por exemplo, pode, em termos potenciais, ter acesso a um veículo automotivo individual – compartilhado com o companheiro/a ou mesmo exclusivo. Esta possibilidade, bem que se diga, não determina que a mesma fará uso deste veículo, tampouco que fará um uso regular do carro, mas reforça o fato de que ela conta com mais opções de locomoção do que uma mulher, de um nível econômico inferior, que não disponha da possibilidade de acesso a este veículo. Assim, o uso de um carro permite uma experiência de locomoção pela cidade notadamente diferente da utilização de um transporte coletivo, afinal, enquanto o carro constrói rotas personalizadas de acesso aos pontos de interesse do agente, o sistema de transporte coletivo é organizado a partir da elaboração de linhas que se movem de acordo com rotas estabelecidas de antemão.

Há, portanto, nesta comparação tendenciosa, uma dupla questão em jogo: além da flexibilidade espacial, já mencionada, existe uma, até então implícita, flexibilidade temporal. Neste sentido, a coordenação para o uso dos ônibus se vincula ao conhecimento da periodicidade dos horários nos quais estes veículos percorrem suas rotas. Para acessar uma linha específica de ônibus é preciso embutir no cálculo da mobilidade o tempo necessário para se chegar até o ponto de embarque. O uso de um carro, em geral, prescinde deste tipo de coordenação específico. Por outro lado, o uso de um ônibus evita a necessidade de que seja levada em consideração a procura por uma vaga de estacionamento do veículo – um recurso bastante escasso, sobretudo nos grandes centros urbanos –, o que inclui, muitas vezes, um gasto adicional de tempo e de dinheiro para as mulheres que optam por se deslocar em seus carros. Mulheres que têm acesso a um carro, portanto, podem levar em consideração os ganhos e perdas potenciais destas duas possibilidades e decidirem em que momentos acham

mais adequado a utilização de um carro e em que circunstâncias preferem se valer dos serviços de um ônibus.

A comparação entre o acesso a um carro e o acesso a um ônibus frequentemente conduz a uma tentadora, porém falsa, correlação, a saber, a de que o uso de um carro necessariamente provê uma maior mobilidade potencial às mulheres do que o uso de um transporte coletivo. Esta correlação, conforme já adiantado, é falsa porque este tipo de avaliação sobre a expansão ou limitação à mobilidade não pode ser divorciado dos contextos particulares nos quais as práticas de mobilidade são desempenhadas e, por consequência, dos usos da mobilidade empreendidos pelos agentes. O fato de uma mulher possuir um bem socialmente valioso como um carro pode acarretar o desenvolvimento de uma postura mais prudente e receosa na condução deste veículo, sobretudo, pelo fato da mulher em questão temer ser assaltada ou sofrer algum tipo de violência física ou sexual durante a utilização deste modal de transporte. Assim, a mesma pode tanto evitar o uso do carro em um conjunto de trajetos que considere perigosos como, pode também, a título de estratégia, tender a utilizar o carro apenas nas situações que considera imprescindíveis. Possuir um carro pode aumentar a percepção da mulher de que esta possa estar ainda mais vulnerável e ser, portanto, ainda mais visada, o que limita o seu raio de movimentação. Uma outra mulher que utiliza um ônibus, apesar de compartilhar do medo de estar vulnerável a práticas de violência e abuso sexual, pode adotar, em compensação, uma postura menos temerosa no que se refere à exploração do espaço urbano para a consecução de seus propósitos e, assim, ter a sua mobilidade potencial expandida. O acesso ao dinheiro, neste sentido, pode tanto exprimir uma maior possibilidade de mobilidade como significar o seu oposto, ou seja, a retração do espaço móvel e, por consequência, das relações sociais.

As limitações físico-espaciais também se constituem como uma dimensão importante a ser considerada na diferença de experiência da mobilidade entre as mulheres. Estratégias de mobilidade distintas são colocadas em prática a depender, por exemplo, da proximidade ou da distância do lar em relação às redes de serviços disponíveis no interior de uma cidade. Afinal, é necessário compatibilizar a organização dos compromissos rotineiros em função dos horários de abertura e fechamento dos estabelecimentos que compõem tais redes de serviços. Curiosamente, o fato de se estar, espacialmente falando, em uma região mais próxima ao centro de uma determinada rede de serviços não necessariamente implica uma maior facilidade em termos de mobilidade.

Um exemplo extraído do campo de pesquisa que ilustra bem esta questão se refere ao caso das empregadas domésticas. Uma parcela deste tipo de mão de obra que abastece a

região atrativa de Belo Horizonte é composta por trabalhadoras que provêm na sua grande maioria das cidades que compõem a região metropolitana de Belo Horizonte. Neste sentido, a mobilidade, compreendida em termos de distância, para que estas trabalhadoras alcancem seus ambientes de trabalho é significativamente extensa, como bem menciona Lyra (2017). Por outro lado, há de se considerar que outra parcela significativa da mão de obra que abastece a região atrativa de Belo Horizonte está inserida justamente ao redor da própria região centro-sul da cidade e vive nos chamados *aglomerados*. Estas últimas, em termos de distância, estão muito mais próximas de seus postos de trabalho preferenciais. No entanto, os lugares dos quais estas trabalhadoras domésticas provêm estabelecem limitações específicas para as práticas de mobilidade. Por um lado, as moradoras da região metropolitana contam com a considerável distância geográfica como inimiga significativa para a mobilidade, expressa, principalmente, pelo preço das tarifas de transporte que precisam ser pagas para se efetuar o deslocamento em direção ao trabalho.

Neste sentido, muitos de seus potenciais patrões acabam por excluí-las como candidatas potenciais ao emprego justamente por terem de arcar com os custos deste deslocamento, optando, sobretudo, pela contratação de profissionais que tenham um valor de transporte mais baixo ou inexistente. Ainda assim, há uma rede de transporte mais consolidada capaz de promover o acesso da região periférica à central com relativa facilidade, a despeito de problemas práticos como, por exemplo, a superlotação dos veículos. Em compensação, as trabalhadoras que residem nos aglomerados estão inseridas no centro. No entanto, tal inserção é parcial quando não ilusória. Isto porque em uma parte significativa dos casos as regiões em que vivem são destituídas de uma infraestrutura elementar e, em particular, por ocuparem uma posição tangencial no plano das políticas públicas – que ora reconhecem a existência de tais lugares, ora nega –, não há um desenvolvimento expressivo de linhas de transporte que abarquem toda a extensão da comunidade. Inclusive porque, em um número significativo de trechos, o acesso de veículos automotores se mostra impossível devido às particularidades do relevo do local. Assim, muitas destas trabalhadoras possuem um esforço de mobilidade adicional.

Se as moradoras das regiões periféricas precisam acordar mais cedo porque a distância até o trabalho é maior, estas com frequência também tem que acordar mais cedo do que seria de se esperar porque precisam percorrer uma distância significativa a pé – tanto em virtude da falta de modais de transporte disponíveis como, também, por uma estratégia para economizar dinheiro, estratégia essa que, inclusive, pode ser determinante para que estas sejam prioritariamente contratadas visto que, em certos casos, aponta para a desoneração dos gastos



trabalhistas dos seus patrões. As diferenças de infraestrutura e serviços entre as empregadas da região metropolitana e as que vivem nos aglomerados da região centro sul de Belo Horizonte têm implicações diretas sobre as práticas de mobilidade passíveis de serem acionadas por mulheres provenientes de cada um destes lugares. Além disso, uma outra questão se impõe: com frequência, a rede de serviços das cidades da região metropolitana, utilizadas pelas trabalhadoras domésticas que lá residem, tendem a ser mais bem estruturadas do que as redes de serviço que dispõem as moradoras dos aglomerados – e nesse ponto é válido ponderar de que o fato de morar nas regiões próximas ao centro de poder econômico e social da cidade não implica que as trabalhadoras que moram na região em questão possam desfrutar da rede de serviços que é construída para sustentar as necessidades de seus patrões.

Outra dimensão constitutiva das práticas de mobilidade se refere à questão temporal. Ainda que tenha um caráter cíclico e seja organizado através da definição de rotinas de atividade mais ou menos flexíveis, o tempo também possui um componente linear e, por isso, também deve ser compreendido como um recurso escasso. A mobilidade, portanto, implica uma relação de coordenação entre uma dimensão espacial e uma dimensão temporal. O cálculo do tempo nos processos de mobilidade é uma questão imprescindível à implementação das estratégias dos agentes. No contexto das práticas de mobilidade das mulheres, esta questão é ainda mais central uma vez que a elas compete de maneira explícita ou tácita as tarefas relacionadas ao cuidado e ao lar. Porém, as possibilidades de se obter um maior controle do tempo móvel diferem substancialmente entre as mulheres. Por um lado, uma parcela de mulheres consegue aumentar o seu potencial de mobilidade às custas da *compra* do tempo móvel de outros indivíduos – não raramente, outras mulheres. Delegam, assim, as atividades da coordenação do cuidado a terceiros e, assim, podem se dedicar a tarefas produtivas. A moeda de compra, neste caso, pode envolver tanto capital econômico – como no caso das famílias que fazem uso de serviços de babá, creches particulares e empregadas domésticas – como capital social – no caso de mulheres que utilizam suas redes de inserção social para a realização de serviços que lhe são necessários, mas os quais elas estão impedidas de efetuar por estarem, naquele mesmo momento, realizando outro tipo de atividade. Aquelas que não dispõem de capital suficiente para conseguir envolver outros agentes para ajudá-las a se moverem de maneira mais livre pelo espaço urbano e social precisam de uma coordenação ainda mais elaborada. Sobretudo porque nem sempre as zonas que concentram os serviços essenciais dos quais necessitam usufruir estão situadas nas imediações do seu lar.

Deslocar-se de maneira eficiente, isto é, considerando o tempo necessário para a realização das múltiplas atividades que precisa concretizar naquele dia específico, é uma questão elementar. O conhecimento da realidade social que a circunda, neste sentido, é extremamente importante, afinal, formas até então pouco usuais podem se tornar recursos de mobilidade importantes como, por exemplo, a eventual utilização de caronas com pessoas conhecidas que seguem por aquele mesmo itinerário – o que, com frequência, implica um ganho de tempo e de dinheiro. O acesso a tecnologias como o *smartphone*, neste contexto, pode promover uma expansão da mobilidade potencial a estas mulheres ao mesmo tempo em que também as ajuda a otimizar o tempo de deslocamento uma vez que podem lhes indicar, em tempo real, tanto as formas de transporte mais adequadas como as melhores rotas para realização de seus objetivos. Em contrapartida, eventualmente tais mulheres podem ter de ser contentar com empregos piores e salários menores, mas que lhes garantam uma maior flexibilidade para transitar entre as atividades produtivas e reprodutivas.<sup>46</sup>

O mosaico acima apresentado tendo como pano de fundo das limitações colocadas pelas questões econômicas, físico-espaciais e temporais procurou apontar para a alta complexidade dos processos de mobilidade passíveis de serem colocados em prática pelas mulheres. Nesse sentido, entender as práticas de mobilidade das mulheres, portanto, consiste em situar o quadro de forças específico no qual uma determinada mulher está inserida de maneira a avaliar como ela reage à situação concreta que se impõe ao seu movimento. Compreendida como potencialidade, o estudo das mobilidades não pode pressupor a existência de relações causais anteriores à apropriação da mobilidade pelos indivíduos. Antes, contudo, deve se ater à problematização do contexto que articula e confere sentido à conformação daquela prática de mobilidade específica de modo a entender as razões que conduzem ao estabelecimento de práticas preferenciais de mobilidade em detrimento de outras expressões possíveis.

---

<sup>46</sup> Esta asserção aponta para uma tendência recorrente. No entanto, de maneira a enfatizar a dimensão da agência inerente às práticas de mobilidade, não se pode desconsiderar também a possibilidade oposta, ou seja, da mulher ter uma reputação tamanha dentro da instituição para a qual ela trabalhar que a credencie a negociar uma maior flexibilidade da jornada de trabalho com a instância patronal. No que concerne à motilidade, a posição social mais alta desta mulher pode aumentar a sua mobilidade espacial, dado o poder que ela conseguiu conquistar.

## 2. O SISTEMA BRT E SUA APLICAÇÃO EM BELO HORIZONTE

A discussão empreendida no capítulo anterior procurou contemplar a primeira parte do objeto de estudo a ser analisado no interior da presente dissertação, a saber, as mobilidades das mulheres. Sendo assim, inicialmente foi apresentada tanto a perspectiva de mobilidade a partir da qual este trabalho é estruturado – que a compreende não sob a condição de mero deslocamento, mas como uma efetiva prática social – como um breve sumário acerca dos processos social, histórico e político de emancipação das mulheres. Como último momento do primeiro capítulo foi realizada uma síntese entre as seções precedentes de modo a explicitar as especificidades das práticas de mobilidade performadas pelas mulheres, ressaltando que mesmo no interior do grupo em questão não se deve negligenciar a existência de mobilidades diferenciais decorrentes da intersecção da identidade de gênero com outras identidades – como, por exemplo, a étnica – e condicionantes sociais – tais quais idade, renda, ocupação e localização espacial.

Neste contexto, o capítulo que agora se inicia, em contrapartida, centra sua atenção sobre a dimensão complementar do objeto de estudos em questão, qual seja, a especificação do modal de transporte que confere materialidade às práticas de mobilidade das mulheres estudadas. Uma vez que a análise procura compreender as estratégias de mobilidade empreendida pelas usuárias dos sistemas MOVE municipal e metropolitano, de modo a observar as continuidades e discontinuidades que se podem observar na utilização destes sistemas, se faz necessário antes compreender melhor o que significa e como funciona o sistema de transportes denominado MOVE, precisamente os alvos de atenção prioritária deste capítulo.

A fim de responder a estas questões de maneira complexa, o trajeto a ser empreendido possui dois momentos definidos. O primeiro deles consiste em apresentar de maneira crítica o conceito de *Bus Rapid Transit* (BRT), a concepção de transporte de massa que orientou a formulação do MOVE. Para tanto, foi adotada uma estratégia pouco usual, a de compreender o BRT como uma linguagem. Uma vez dimensionado o significado do termo BRT, a última parte do capítulo centrará seus esforços em observar o processo de materialização do conceito em prática, ou seja, a conversão do BRT em MOVE, enquanto sistema de transportes implementado no município de Belo Horizonte e na região metropolitana. A conversão, contudo, será operada em dois momentos. O primeiro deles diz respeito a uma avaliação do planejamento do MOVE tendo como suporte o Plano Diretor de Mobilidade de Belo Horizonte (PlanMob-BH). O segundo, por sua vez, contempla as especificações da

implantação do sistema MOVE, ressaltando sua bipartição operacional nos subsistemas MOVE municipal e metropolitano, e a posterior recepção social deste referido sistema de transportes.

## **2.1. BRT: o surgimento de um sistema de transporte público e massivo**

Pretende-se abordar a compreensão do BRT no contexto no qual surgiu como sistema, em Curitiba, e a sua aplicação na cidade de Belo Horizonte. Com isso, deseja-se chamar atenção para o fato que a instalação do sistema em cada uma destas cidades carrega consigo implicações específicas sobre a relação entre o BRT e a realidade social na qual o mesmo é implementado. A revisão da aparição do sistema em Curitiba procura entender o BRT de um ponto de vista histórico e contextual, enfatizando a experiência desenvolvida, inominada, que plantou as linhas gerais do que, posteriormente, veio a se converter no modelo BRT.

A seção seguinte, por sua vez, apresenta a estrutura geral e padronizada do BRT. Dito de outra maneira, esta seção aponta para a maneira instrumental a partir da qual uma experiência específica e bem-sucedida de política de transportes foi reduzida a um conjunto de propriedades morfológicas, parâmetros, prescrições e regras que se converteram na atual ideia de BRT. O que será apresentado, em princípio, consistirá exatamente na problematização e posterior descrição das especificações que garantem o *certificado* BRT a uma dada perspectiva de transportes baseada em ônibus.

### **2.1.1. A criação do modelo em Curitiba**

Para evidenciar o processo histórico de construção do sistema que veio a se chamar *Bus Rapid Transit*, o ponto de partida consiste em apresentar a experiência de transporte desenvolvida na cidade de Curitiba a partir de meados do século XX. A razão manifesta que justifica esta delimitação histórica e geográfica consiste no fato de que

praticamente todos os componentes de BRT foram desenvolvidos na cidade de Curitiba durante os anos 70, 80 e começo dos anos 90, embora ninguém usasse nessa época a expressão *Bus Rapid Transit*. O processo consistia simplesmente na aplicação de novas ideias para melhorar a eficiência e a qualidade dos eixos de Ônibus Expressos e da RIT (Rede Integrada de Transporte) de Curitiba (JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS, 2009, p. 15)

A declaração de Jaime Lerner, ex-prefeito de Curitiba e ex-governador do Paraná, é elucidativa por explicitar o fato de que o conceito de BRT se refere a uma sistematização a posteriori das soluções encontradas pelo governo de Curitiba para enfrentar as questões relativas à problemática da mobilidade urbana – soluções estas que por sua vez não são externas às práticas sociais preexistentes e, portanto, conversam com enunciados anteriores.<sup>47</sup> Mais do que isso, pode-se observar que o BRT, diferentemente de como se costuma apresentar esta noção, nunca foi exatamente um conjunto acabado de ideias e procedimentos, mas corresponde, na verdade, à promoção de um diálogo continuamente desenvolvido ao longo de sucessivas décadas que culminou na proposta de múltiplas estratégias que fossem capazes de tentar responder da maneira mais satisfatória possível aos dilemas de transporte enfrentados inicialmente pela capital paranaense e, posteriormente, pela grande Curitiba.

No entanto, há de se ressaltar um aspecto determinante embora usualmente negligenciado – quando muito, subdesenvolvido – acerca da discussão sobre a política de transportes adotada por Curitiba e que, em grande parte, justifica tanto o sucesso do sistema implementado neste município como, simultaneamente, explica o fracasso inicial da tentativa de adoção do modelo curitibano em outros pontos do planeta, qual seja: na cidade de Curitiba o planejamento de mobilidade não é uma política isolada, isto é, autolimitada estritamente à questão dos transportes, mas, na verdade, integra um plano amplo de desenvolvimento urbano e remete a uma concepção definida de cidade. A política de transportes em Curitiba, sobretudo ao longo da janela temporal supramencionada, conforme ficará mais claro nas partes que se seguem, é elaborada em função de um projeto de cidade específico que, por sua vez, procura contemplar as disposições históricas, culturais e geográficas características daquele contexto particular.

Não se trata, portanto, da simples transposição vertical de um modelo de transportes abstrato assumido *a priori* como progressista, mas, ao contrário, diz respeito à criação paulatina de soluções que estivessem em consonância com as práticas sociais e problemas enfrentados localmente – o que, evidentemente, não evita a existência de eventuais

---

<sup>47</sup>Em consonância com as bases do dialogismo, pode-se dizer que muitas das soluções adotadas para o desenvolvimento do sistema de Curitiba se constituem como verdadeiras réplicas que conversam com enunciados anteriores, ou seja, com soluções previamente empreendidas. Dentre os marcos mais importantes deste diálogo se poderia citar, inicialmente, o Plano de Chicago, de 1937, que converteu três linhas férreas dentro desta cidade em corredores de ônibus expressos. As medidas de prioridade de ônibus, forjadas a partir dos anos 60 em Nova Iorque e Paris, também constituem material importante na construção deste diálogo na medida em que estabelecem o conceito de faixa de ônibus. Além destas experiências, é significativa a criação de uma via de ônibus localizada no canteiro central, ideia inicialmente aplicada na cidade estadunidense de St. Louis, em 1966. Por fim, cabe ressaltar a construção em 1972 da Vía Expressa, localizada na cidade peruana de Lima, que configura a primeira via de ônibus implementada em um país em subdesenvolvimento (WRIGHT; HOOK, 2008).

desencaixes entre as políticas adotadas e a vida social dado o caráter conflitivo dessa relação, mas ao menos procura diminuir o hiato entre estas duas instâncias.<sup>48</sup> Assim, reduzir a experiência de transportes desenvolvida em Curitiba a uma dimensão puramente morfológica, isto é, a um conjunto determinado de propriedades, empobrece o alcance da análise na medida em que oblitera o caráter constitutivo e concreto do contexto social e histórico na conformação desta referida experiência.

Uma interessante porta de entrada para a compreensão da relação existente entre o contexto histórico, o projeto de cidade e a política de transportes adotada pela cidade de Curitiba consiste em apresentar um painel contemplando a evolução da composição demográfica da capital paranaense. Com base nos dados oferecidos por Zeno Crocetti (2014), no ano de 1872 a então capital da província possuía uma população de 12.651 habitantes. Com a política de estímulo à imigração europeia, visando o branqueamento da população e a consequente negação da escravidão negra, estima-se que entre 1872 e 1900 cerca de 30 mil europeus de várias nacionalidades<sup>49</sup> ingressaram em Curitiba. Assim, se em 1900 a cidade contava com 49.755 habitantes, em 1920, o número passou para 78.986, em 1940 para 140.656, em 1960 para cerca de 361.000 e, finalmente, em 1970 a cifra atingiu o número de 600.000 habitantes. O rápido crescimento demográfico alcançado pela cidade, em particular na passagem entre as décadas de 1960 e 1970, segundo Crocetti, pode ser explicado pela associação entre o início do processo de industrialização da capital paranaense e a modernização das atividades agrícolas, eventos estes que promoveram um êxodo de pessoas provenientes tanto do interior como das regiões rurais do Paraná em busca de melhores condições de vida na capital do estado.<sup>50</sup>

Em 31 de julho de 1966 no governo do prefeito Ivo Arzua, sancionou-se a Lei do Plano diretor de Curitiba, o qual seguia diretrizes propostas por um plano anterior, o Plano Serete.<sup>51</sup> O sistema viário, articulado em função dos eixos norte/sul e leste/oeste, seria

---

<sup>48</sup>Para uma análise mais detalhada sobre o caráter ambivalente da política de transportes adotada na região da grande Curitiba, consultar Zeno Crocetti (2014).

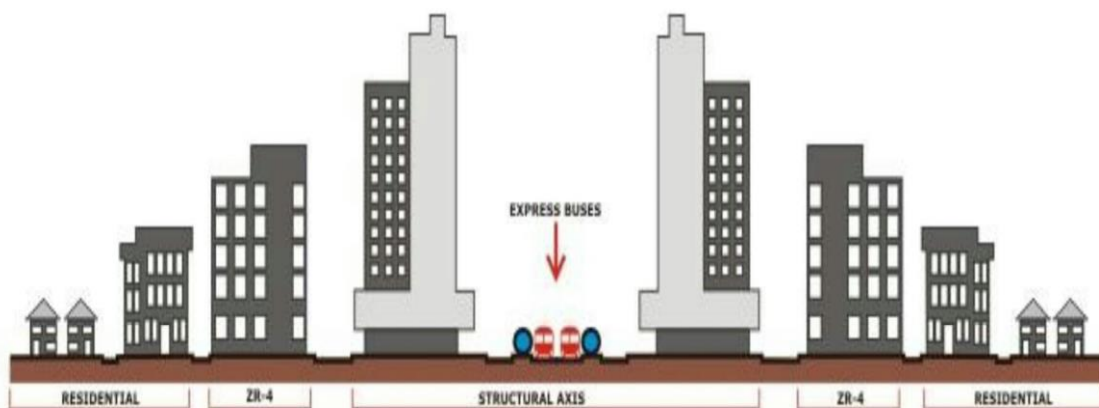
<sup>49</sup>Dentre as quais, alemães, italianos, poloneses, ucranianos, russos, franceses, austríacos, holandeses e suíços, que vieram a formar núcleos em partes específicas da cidade que, posteriormente, se converteram em importantes bairros de Curitiba.

<sup>50</sup> Este processo, foi aprofundado nas décadas posteriores, modificando, inclusive, o perfil produtivo do estado. Conforme relata Crocetti, se em 1970 as atividades do setor primário respondiam por mais de 40% da renda gerada, em um curto intervalo de 26 anos o setor secundário passa, em 1996, a representar 50% da renda.

<sup>51</sup> Em 1895 foi instituído o primeiro Código de Posturas de Curitiba, que definia uma regulamentação para o ordenamento e crescimento da cidade, conferindo especial atenção à questão da higienização. Entre as décadas de 1920 e 1930 foram abertas três grandes avenidas pela capital, cada uma com 30 metros de largura – Visconde de Garapuava, Sete de Setembro e Silva Jardim. Em 1943 foi entregue o primeiro Plano de Urbanização de

hierarquizado, sendo formado por avenidas de acesso, vias rápidas estruturais, vias coletoras e avenidas de ligação entre bairros, além de praças, galerias e alamedas para a circulação de pedestres. Diretamente articulado com o sistema viário, haveria um tipo de uso do solo característico, desenvolvido tanto com o objetivo de criar uma identidade urbana específica para a cidade como de induzir o desenvolvimento do adensamento demográfico. Conforme a figura abaixo mostra, o zoneamento e o uso do solo são estipulados de acordo com a proximidade ao eixo das vias rápidas estruturais:

Figura 1 - Mapeamento do uso do solo na cidade de Curitiba segundo o Plano Serete



Fonte: Rogério Branco (2016)

Curitiba – o Plano Agache. Já no ano de 1964 foi lançada uma concorrência para a realização de um novo Plano de Urbanização para a cidade – o consórcio vencedor foi definido em 1965, dando origem ao Plano Serete. Por fim, como resultado da implementação deste último plano, em 1974 entraram em funcionamento os primeiros 20 quilômetros de vias exclusivas onde transitavam ônibus expressos de cor vermelha que paravam em estações portadoras de infraestrutura diferenciada a cada 400m.

Neste momento, convém contrapor as diretrizes dos planos Agache e Serete de maneira a enfatizar a significativa mudança na orientação do planejamento urbano adotado em Curitiba, mudança de orientação esta que está diretamente associada à questão do planejamento em transportes. Dito isso, o Plano Agache, entregue em 1943, foi o primeiro plano de urbanização de Curitiba. Elaborado pela empresa paulista Coimbra Bueno & Cia Ltda., recebeu este nome por contar com a consultoria do urbanista francês Donat Alfred Agache. De inspiração organicista, o desenho da cidade foi concebido através de zoneamentos funcionais. Assim, cada zona geográfica predeterminada da cidade corresponderia a uma função urbana definida. Além disso, visando a eliminação de enchentes e a resolução de surtos epidêmicos, estavam previstas obras de canalização e saneamento básico. No plano viário, para desobstruir o trânsito, o sistema seria remodelado através da “adoção de quatro vias perimetrais, cofiadas por vias diametrais, além de várias vias radiais” (CROCETTI, 2014, p.99). Implícito ao Plano Agache estava uma hierarquização da cidade em função do centro da cidade, local que concentrava o setor de serviços e para o qual as principais vias convergiam.

O Plano Agache orientou o planejamento municipal até 1958, quando foi criado o Departamento de Urbanismo da Prefeitura. Com o apoio econômico da Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (Codepar), em 1964 o Departamento de Urbanismo abriu uma concorrência para a viabilização de um novo plano diretor para a cidade, vencida pelo consórcio formado entre empresa paulista Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda. e a Jorge Wilhem Arquitetos Associados. Para ajudar a equipe de São Paulo foi formada a Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC) que, por sua vez, em 1965 deu origem ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) a quem competia a execução do Plano Diretor e a proposição de projetos e soluções em zoneamento, loteamento e renovação urbana – convém ressaltar que até hoje o IPPUC é o órgão responsável pelo planejamento urbano de Curitiba.

Conforme observa Jani Rogério Branco (2016), a combinação entre a ocupação do solo e a estrutura viária propostas pelo Plano Serete, na medida em que visa a um crescimento linear da cidade nos eixos norte/sul e leste/oeste orientado pelo desenho de vias expressas, tem como importante implicação a desconcentração da estrutura de serviços, moradias e empregos, promovendo uma distribuição populacional mais equilibrada em relação ao espaço total da cidade. No entanto, este ideal estaria longe de ser concretizado não fosse a terceira perna do tripé, a saber, o estabelecimento de uma política de transportes baseada na priorização do transporte coletivo em detrimento do individual. Com o intuito de materializar esta prioridade foram planejadas ao longo dos eixos estruturais vias exclusivas para o tráfego de ônibus, de modo a aumentar a rapidez das viagens e promover o conforto dos usuários.

Beneficiando-se do segundo Plano Nacional do Desenvolvimento (PND), o prefeito biônico Jaime Lerner<sup>52</sup> deu início, em 1971, à construção das vias estruturais do plano de 1966, o impulso inicial para a mitigação da função do centro como único ponto gerador de serviços.<sup>53</sup> O projeto foi adaptado de maneira a utilizar o ônibus em uma estrutura baseada na formação de corredores de via dupla separados do tráfego comum de veículos mediante o uso de canaletas. Em 1974, o primeiro trecho do sistema de transportes foi inaugurado. Desde então o sistema de transportes da cidade, ao longo das décadas posteriores, foi sendo perpetuamente reformulado, adquirindo maior complexidade e sofisticação. Para tanto, Rogério Branco (2016) menciona dois fatores determinantes para tal desenvolvimento. O primeiro diz respeito ao fato aparentemente incomum do planejamento e execução de políticas na área de transportes possuírem continuidade entre os ciclos distintos de mandatos políticos. O segundo, correlacionado com o primeiro, se refere à integração entre a IPPUC e a URBS (Urbanização de Curitiba SA) na promoção de soluções conjuntas entre planejamento urbano e planejamento de transportes.

---

<sup>52</sup> Há uma tendência recorrente em se procurar vincular os méritos da política de transportes desenvolvida em Curitiba à figura do prefeito de Curitiba – e posteriormente governador do estado do Paraná – Jaime Lerner. Assim como a linguagem não é uma produção individual, certamente tal política não é atribuição exclusiva de Lerner. O desenvolvimento do Plano Serete, vale lembrar, é anterior à posse de Jaime Lerner – ainda que este, na condição de arquiteto, tenha integrado a *equipe* de profissionais responsáveis pela elaboração do plano em questão. Logo, o então prefeito havia herdado o planejamento previamente elaborado do qual se valeu para iniciar as obras de implementação das políticas viária, de uso do solo e de transportes. Neste sentido, o que Llyoyd Wright e Walter Hook (2008) denominam por *vontade política*, de modo a heroizar a figura de Lerner, pode ser melhor descrito sob a forma de *oportunidade política*. Afinal, Lerner, integrante da legenda de sustentação da ditadura Arena, fora investido ao cargo de prefeito de Curitiba não por intermédio da vontade popular senão mediante indicação do governo ditatorial. Por conta desta relação, o então prefeito teve a possibilidade de contar com recursos federais do segundo PND para concretizar o plano gestado em 1966.

<sup>53</sup> Conforme recorda Rogério Branco (2016), naquele momento a escolha do modal de transportes ainda não estava definida. Inicialmente, o imaginado era que as vias expressas seriam preenchidas por um sistema de transportes ferroviário, mas isto foi economicamente inviável.



Soraia Martins Branco (2013) oferece um interessante panorama histórico das principais novidades introduzidas no plano dos transportes na capital paranaense entre 1974 e 2011. Assim, em 1979 surge a linha interbairros, de cor verde, que opera através de ônibus *standard* ou articulados e que promove a ligação entre distintos bairros e estações sem passar pelo centro de Curitiba. Em 1980 há a introdução da tarifa única cujo valor refletia o custo global do sistema. Socialmente mais justa, esta tarifa incentivou o uso do mesmo por uma grande parte da população. Ainda na década de 1980, é formulado o conceito de Rede Integrada de Transporte (RIT), que permitiu a integração físico-tarifária entre as linhas existentes através de pontos de acesso que permitiam ao usuário a troca de linha sem que isso implicasse a necessidade do pagamento de um novo bilhete.

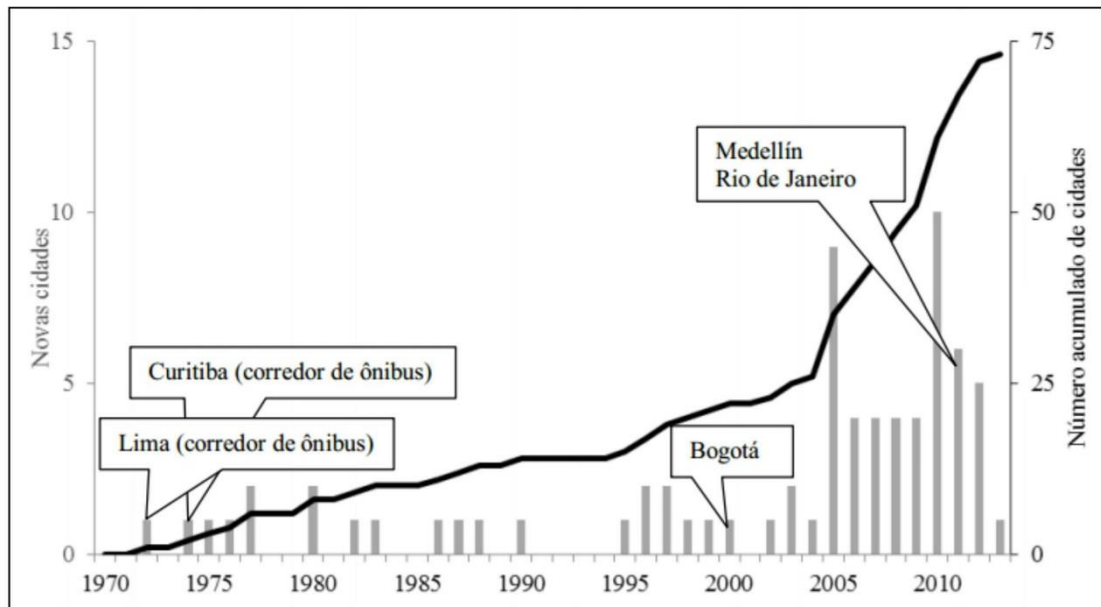
Em 1991 foram introduzidos um dos maiores símbolos do sistema de transportes curitibano, qual seja, as *estações tubo*. Portadoras de um *design* modernista, consistiam em estações cobertas que proporcionavam o pagamento da tarifa antes do embarque. Ademais, sua plataforma estava no mesmo nível do ônibus, o que permitiam a entrada e saída de passageiros de uma forma mais rápida, controlada e segura. Uma novidade introduzida pelas estações tubo foi a implementação de pequenos elevadores e rampas de maneira a permitir o acesso de portadores de deficiência física. Ainda em 1991 foram introduzidos o SITES (Sistema Integrado de Transporte do Ensino Especial) – uma linha que transporta estudantes portadores de deficiências físicas e mentais sem custos para eles – e os chamados *ligeirinhos* –linhas diretas de cor cinza que não realizavam paradas nas estações intermediárias em uma distância média de 3km. A economia de tempo proporcionada pelos ligeirinhos ajudou a atrair novos usuários para o sistema. Em 1992 foram introduzidos os ônibus biarticulados em substituição aos utilizados nas Linhas Expresso, cuja capacidade contemplava entre 230 a 250 usuários. Além disso, um novo serviço foi implementado nas linhas, qual seja, o aviso de voz, informando aos usuários sobre o nome da próxima estação na qual o ônibus pararia. Em 1996 a Rede Integrada de Transportes (RIT) expandiu-se para toda da região metropolitana.

No ano de 2005 houve uma diminuição no valor da tarifa e foi criada uma tarifa especial aplicada aos domingos com o objetivo de expandir as oportunidades de convívio social e lazer às famílias portadoras de menor poder aquisitivo. Em 2009 foram introduzidas a Linha Verde e a primeira Linha Expresso Direta. Em 2011 foi lançado o *Ligeirão Azul*, o maior ônibus do mundo com 28 metros de comprimento comportando até 270 pessoas. Mais confortável e seguro, além de ecologicamente sustentável – abastecido com biocombustível a base de soja, que permite a redução de poluentes em torno de 50% –, o veículo possui um desenho inovador com janelas panorâmicas e conta com o advento do GPS. Há de se ressaltar

que neste ano mais de 30% da frota foi renovada com a adoção de veículos portando as mesmas características do Ligeirão Azul.

Ao evidenciar o processo histórico pôde-se observar os múltiplos níveis de conversação a que a política de transportes adotada na cidade se vincula. Assim, tal política surge como uma resposta a um processo migratório urbano que implicou um paulatino aumento demográfico, fruto da mudança de orientação econômica que passou da ênfase no setor primário para a posterior liderança do setor secundário. No entanto, a política de transportes em questão não se coloca como uma resposta isolada mas se constrói em relação indissociável com um plano de desenvolvimento urbano específico, composto em articulação como uma concepção específica de estrutura viária e uso do solo. O Plano Serete aponta para o desafogamento do centro enquanto instância preferencial de geração de serviços de maneira a prover um desenvolvimento mais homogêneo pela cidade. Neste sentido, a interconexão entre as políticas de transporte, de uso do solo e de estrutura viária é o fio condutor da concretização de um ideal de cidade menos dependente de um único centro. Assim, quando se define de antemão a estruturação da cidade a partir de eixos extensos (norte/sul e leste/oeste) se torna adequada a proposição de uma ideia de transporte coletivo baseada na exploração dos corredores gerados. As soluções de transporte, portanto, nascem como respostas a este planejamento e evoluem de maneira a se adequar às transformações sofridas pela cidade de Curitiba. Esta, talvez, seja a grande resposta para o mistério que vários pesquisadores se colocam, a saber, quais as razões do modelo gestado em Curitiba não terem sido implementadas de maneira massiva em outras partes do globo, sobretudo nos anos 1990, mesmo a despeito do reconhecimento de sucesso desta política em nível internacional.

Gráfico 3 - Evolução do número de cidades com sistemas prioritários de ônibus



Fonte: Silva (2015, p.35)

Mais adequado do que aceitar as considerações de Lloyd Wright e Walter Hook (2008) – que justificam a baixa adesão ao modelo de Curitiba no fato desta cidade possuir uma população considerada pequena, o que colocaria em dúvida o sucesso das soluções elaboradas quando aplicadas a cidades com contingentes populacionais maiores – e de Richard Alexandre (2014) – que, ancorado no trabalho de Walter Hook (2012), responsabiliza a imagem de insucesso de algumas cidades que adotaram o pensamento curitibano uma vez que tais lugares se valeram da utilização de um grande número de ônibus poluidores trafegando por um único corredor, o que teria implicado tanto a diminuição de velocidade do sistema como a diminuição dos preços dos imóveis adjacentes – é assumir que a política de transportes adotada em Curitiba, além de não ser tão somente uma política de transportes, conforme recordado há pouco, foi pensada em função da realidade social, histórica e geográfica local. Neste sentido, a simples transposição de elementos do pensamento curitibano, por si só, não garante o sucesso da política de transportes a ser adotada em outro contexto. É preciso, na verdade, que haja um processo dialógico na medida em que as soluções inspiradas na política de transportes desenvolvida em Curitiba sejam adequadas aos problemas de transporte enfrentados pela cidade de destino. É sob a condição de um enunciado complexo que solicita a criação de outros enunciados em resposta às questões as quais coloca que o planejamento de transportes da cidade de Curitiba deve ser encarado de modo a ser aproveitado proveitosamente por outras realidades urbanas.

### 2.1.2. A padronização do BRT

A imensa maioria da produção acadêmica recente acerca temática do BRT no Brasil se concentra no interior de uma área de estudo específica e diametralmente oposta às considerações das Ciências Sociais, lugar de fala a partir do qual o presente trabalho é articulado. Para ser exato – mantendo, assim, a coerência quantitativa tão cara a tais abordagens –, deve-se observar que dos oito trabalhos de pós graduação gestados no Brasil e consultados para a escrita desta seção, seis foram gestados no interior de programas de Engenharia em linhas de pesquisa vinculadas ao estudo dos Transportes,<sup>54</sup> um está associado a um programa em Geotecnia e Transportes (CHAGAS, 2014) e, por fim, o último trabalho está vinculado a um programa de Desenvolvimento Econômico (ROGÉRIO BRANCO, 2016). Diante deste quadro, um aspecto interessante salta aos olhos, a saber, no que se refere à fundamentação teórica sobre a noção de BRT, 87,5% dos estudos supramencionados – isto é, sete dos oito trabalhos citados – utilizam o *Manual de BRT*, de autoria de Wright e Hook (2008), como principal fonte de amparo para a discussão desta temática – fato este, inclusive, textualmente admitido por Luciano Aparecido Chagas: “A referência principal para os conceitos apresentados a seguir é o Manual de BRT e, onde couber, será confrontada com as outras referências estudadas, procurando explorar de forma abrangente cada conceito” (CHAGAS, 2014, p. 7). Assim, em 87,5% dos trabalhos consultados o entendimento do BRT não vai além da simples paráfrase de um texto de referência. Não há, portanto, qualquer esforço de problematização, por parte dos estudantes em questão, acerca do que o BRT é ou deveria ser.

Conforme recorda Thomas S. Kuhn (2013), este tipo de postura é sintomático de uma dada concepção do fazer científico vinculada, sobremaneira, aos profissionais das ciências naturais – dentre as quais se incluem as ciências exatas, área de conhecimento que atualmente confere maior atenção aos estudos sobre BRT –, que se estabelecem a partir de uma estrutura acadêmica erigida em torno de um maior consenso paradigmático. Neste sentido, Kuhn menciona a grande importância dos manuais científicos na difusão do conhecimento e consequente formação dos profissionais que trabalham neste tipo de comunidade científica em particular. Segundo o filósofo da ciência, a produção de manuais tem uma natureza peculiar, em termos da discussão epistemológica a respeito de um campo de conhecimento, uma vez

---

<sup>54</sup> Os trabalhos neste ramo são os de Diego da Silva (2015) em Engenharia de Produção; Edwin Pipicano (2014) em Engenharia Civil e Ambiental; Richard Alexandre (2014) em Engenharia de Transportes; Iuri de Moura (2014) em Engenharia Urbana e Ambiental; Soraia Martins Branco (2013) em Engenharia Civil; e Daniel Gorni (2010) em Engenharia de Transportes.

que estes criam uma imagem de continuidade do empreendimento científico ao mesmo tempo em que eliminam as descontinuidades históricas que concernem àquele fazer em particular. Assim, o conhecimento que é transmitido por um dado manual diz respeito exclusivamente ao conjunto de questões, soluções e problemáticas relativos ao paradigma de conhecimento vigente. O conhecimento paradigmático definido – excetuando-se os momentos de crise que antecedem um período revolucionário no qual as certezas começam a colapsar –, portanto, raramente é colocado em questão pelos pesquisadores, que se concentram na tentativa de resolução de quebra-cabeças específicos no interior do paradigma posto. Portanto, à diferença dos estudantes das ciências humanas – nas quais o consenso paradigmático é notadamente menor se comparado às ciências naturais –, o olhar dos cientistas naturais está orientado prioritariamente para frente. Uma prova desta constatação, argumenta Kuhn, diz respeito a frequente ausência da necessidade de procedimentos de justificação e fundamentação no interior das ciências naturais. Isto porque o ponto de partida que dará sustentação ao desenvolvimento de uma questão particular no interior do campo já está colocado, é reconhecido e aceito de maneira significativa por uma audiência mais ampla de cientistas.

Diante do exposto, não chega a ser exatamente estranho que a fundamentação teórica do BRT realizada pelos estudantes dos cursos vinculados a esta concepção de ciência se construa mediante o artifício de uma simples paráfrase, uma vez que se parte do princípio que o manual utilizado sistematiza *o verdadeiro* definido para aquela questão no interior de um campo de estudos particular. No entanto, para uma estudante de ciências sociais, que tem que lidar rotineiramente com a necessidade de justificar a todo momento os fundamentos das suas escolhas de pesquisa e que precisa construir – e não apenas assumir como dado – seu objeto de estudo, este tipo de procedimento não apenas parece descabido como é demasiadamente problemático. Isto porque este *pensamento manualizado*, que não interroga a si mesmo, conduz a um estreitamento do entendimento sobre a questão para a qual procura propor soluções – o que é ainda mais visível no caso dos trabalhos de pós-graduação brasileira acerca do BRT consultados,<sup>55</sup> uma vez que grande parte destas pesquisas tem um caráter, ao menos potencialmente, aplicável. O consenso de significado em torno da noção de BRT implica a invisibilidade de uma série de problemáticas que não cabe dentro dos modelos e parâmetros

---

<sup>55</sup> É importante enfatizar que os trabalhos mencionados se referem a pesquisas realizadas em programas de pós-graduação e a respeito do contexto brasileiro. Isto não implica que não existam trabalhos sobre o sistema BRT desde a perspectiva das ciências sociais na América Latina. Assim, autores como Andrés Pineda (2010), Daniel Rodríguez e Erik Vergel-Tovar (2013), Uriel Zamora-Colín, Héctor Campos-Alanís e Juan Calderón-Maya (2013), Paola Jirón, Walter Imilan e Luis Iturra e (2016), Daniel Rodríguez, Erik Vergel-Tovar e William Camargo (2016) ou Madisson Carmona (2017) são alguns dos diversos pesquisadores que têm desenvolvido essa temática na América do Sul.

ideais acionados pelos trabalhos em questão. Embora, em último caso, tais propostas de intervenção sejam pensadas para uma utilização mais eficiente e otimizada do sistema por parte do usuário, este, na totalidade dos casos, é concebido de maneira ideal – ou, talvez fosse melhor dizer, irreal. O entendimento do BRT que embasa tais perspectivas, ao se vincular exclusivamente a parâmetros ditos “técnicos”, exclui exatamente a lógica dos usos e apropriações, esfera de análise para a qual a proposição deste trabalho procura chamar a atenção.

A compreensão estreita do BRT impede os pesquisadores das áreas de saber mencionadas de conhecer o caráter eminentemente social do próprio conhecimento que gestam. A disseminada retórica que consiste em justificar as decisões adotadas como puramente técnicas não as torna, por este simples motivo, destituídas de ideologia, e, portanto, neutras, afinal, as escolhas têm consequências e, mais do que isso, remetem, conforme mostra Bakhtin, a uma compreensão específica sobre a realidade circundante. Deste modo, é inconcebível falar sobre técnica de maneira abstrata, afinal, a técnica implica necessariamente um manejo, uma apropriação, que por sua vez, revela uma direção. O que está em jogo é justamente a interrogação acerca da direção assumida pela apropriação de uma determinada técnica, de maneira a observar as implicações de seu manejo no âmbito da vida social.

Partindo de uma compreensão de mobilidade frequentemente restrita ao simples deslocamento no plano do espaço físico, estes trabalhos embasados em uma perspectiva de transporte desenvolvem sistemas ideais cujos usuários-modelo preferencialmente deveriam obedecer à lógica binária dos comandos feitos para a programação de robôs. Os indivíduos, com sua imprevisibilidade inerente, costumam ser assumidos não como ponto de partida real para a elaboração de um plano de transportes, mas, antes, são tratados sob a condição de um verdadeiro problema para o funcionamento perfeito de um sistema concebido *a priori*. Não se trata de desmerecer os esforços dos pesquisadores das ciências exatas, afinal, a tarefa de encontrar soluções em transporte capazes de beneficiar, simultaneamente, uma enorme multiplicidade de demandas de mobilidade, cada qual portadora de especificidades, não é uma tarefa simples.

O que se pretende, a partir desta problematização inicial, é tornar evidente a necessidade de uma maior articulação entre a lógica da produção e a lógica dos usos na busca por projetos de políticas públicas – no caso em questão, em políticas de transporte – que construam soluções mais adequadas visando a resolução – ou, mais realisticamente falando a minoração – de problemas no ambiente urbano. Esta articulação, contudo, ainda é algo bastante incipiente, o que pode ser observado pela constituição da equipe de profissionais –

considerando a formação acadêmica de cada um destes – assumida como ideal para o planejamento do BRT:

a equipe de projeto provavelmente será composta tanto de funcionários públicos como de consultores externos e envolverá uma quantidade de funções com habilidades específicas como administradores, especialistas em finanças, engenheiros, projetistas e profissionais de *marketing* e comunicação (WRIGHT; HOOK, 2008, p. 2)

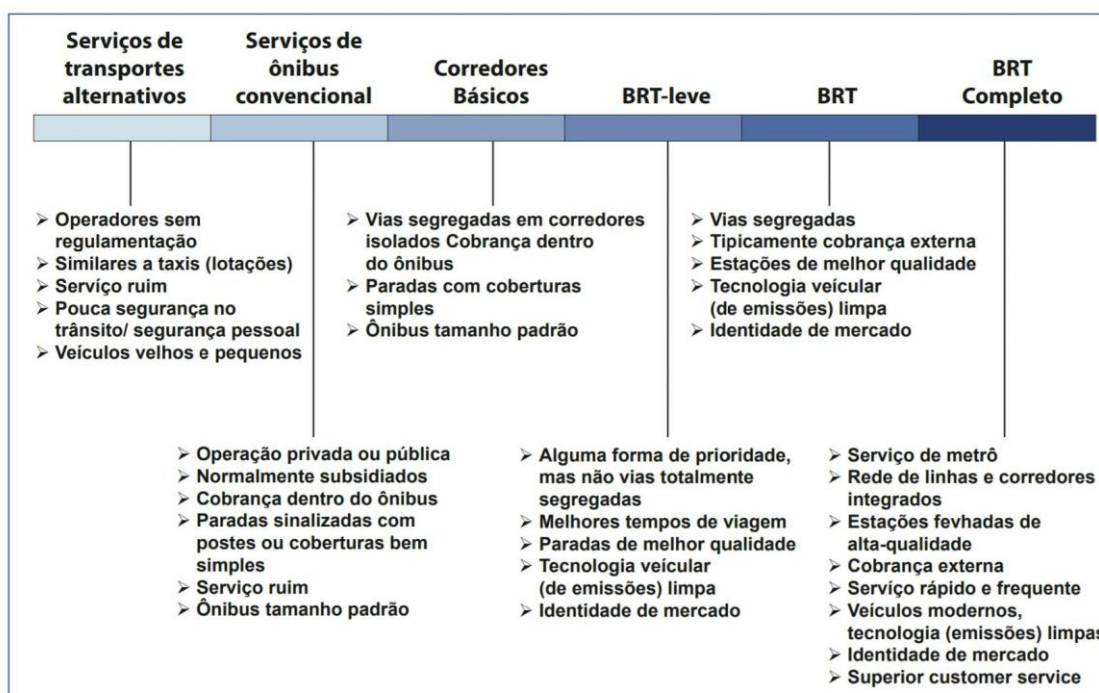
A relação das especialidades acima mencionada mostra a inexistência de profissionais que constituam o elo responsável por pesquisar e compreender a lógica dos usos – aqueles pertencentes ao marketing e à comunicação, ainda que idealmente pudessem de alguma maneira ajudar a preencher a lacuna em questão, no âmbito do planejamento proposto possuem atribuições que os ligam às tarefas de promoção institucional do sistema a ser implementado. Assim, o conhecimento real da utilização dos meios de transporte e das práticas de mobilidade – quem utiliza, de que maneira, sob quais circunstâncias, atendendo a quais finalidades, em quais horários, dentre uma gama extensa de indagações cruciais a serem levadas em consideração na elaboração de um planejamento –, conforme pode se depreender, parece realmente ser secundário no desenvolvimento de um projeto de política pública orientado para a criação de soluções para os problemas de transporte. Ao se partir do princípio que a questão do transporte se constitui como um problema tecnológico e não enquanto um problema social, incorre-se cada vez mais recorrentemente no perigo de se impor verticalmente estratégias de ação que, divorciadas das práticas sociais, sejam incapazes de dar conta dos reais problemas enfrentados pela população, o que acarreta não a resolução dos problemas em questão senão a produção de novos conflitos que não haviam sido previstos.

É assim que uma experiência de transportes específica é convertida em uma cartilha, isto é, em um conjunto de regras e prescrições. A adoção de um olhar manualizado, reduz um processo complexo e multifacetado a uma gramática abstrata de referência, decompondo o movimento a uma somatória de propriedades morfológicas particulares. A figura abaixo, extraída do Manual de BRT de Wright e Hook (2008), materializa a dinâmica há pouco descrita ao propor uma linha evolutiva – e, implicitamente, valorativa – acerca das modalidades de transporte público sobre pneus.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> A tipologia desenvolvida por Wright e Hook não contempla os sistemas BHLS (*Bus with High Level of Service*). Conforme observa Diego Mateus da Silva (2015), este padrão de transporte baseado em ônibus desenvolvido na Europa se materializa através do uso de faixas prioritárias e, em contraste com o BRT, que está focado no atendimento a uma ampla demanda de usuários, concentra seus esforços na oferta de um serviço confiável e de qualidade, voltado à promoção do conforto do usuário expresso tanto por uma baixa taxa de

Figura 2 - Tipologia de modalidades de transportes coletivos sob pneus



Fonte: Wright e Hook (2008, p. 14)

Conforme recorda Lerner (2009), o termo *Bus Rapid Transit* foi adotado na América do Norte durante a década de 1990. Essa observação reitera o já mencionado fato de que o conceito em questão transforma em gramática a política de transportes adotada na cidade de Curitiba. Esta constatação é ainda mais patente na medida em que, à época da última edição do Manual do BRT, Wright e Hook só atribuíam a alcunha de BRT Completo – o grau mais alto de valoração – a apenas dois sistemas de transporte no mundo, quais sejam, o de Curitiba e o de Bogotá, na Colômbia. Uma vez que o BRT de Bogotá começou a funcionar apenas no ano 2000 – sendo, portanto, posterior à referida nomenclatura –, pode-se afirmar de maneira lógica que a sofisticada experiência curitibana constituiu a base para a parametrização dos elementos que viriam a culminar no entendimento atual de BRT:

*Bus Rapid Transit* (BRT) é um sistema de transporte de ônibus de alta qualidade que realiza mobilidade urbana rápida e eficiente e com custo eficiente através da provisão de infraestrutura segregada com prioridade de passagem, operação rápida e frequente e excelência em marketing e serviço ao usuário. BRT basicamente imita as características de desempenho e conforto dos modernos sistemas de transporte sobre trilhos, mas a uma fração do custo (WRIGHT; HOOK, 2008, p. 12).

ocupação veicular – inferior a quatro passageiros por metro quadrado – como através da disponibilização de tecnologias embarcadas como *GPS* e *Wi-fi*.



Um aspecto interessante no conceito de BRT supramencionado, que encontra reverberação na descrição evolutiva das formas de transporte público sobre pneus da Figura 2, consiste no fato de que antes de se reconhecer como um *serviço* o BRT, no âmbito de sua gramática, procura se oferecer à população como um *produto* – o que não aconteceu durante o desenvolvimento da experiência de transportes de Curitiba.<sup>57</sup> A reiterada orientação para o marketing, presente no autoconceito de BRT, atesta esta constatação sobretudo porque esta modalidade de locomoção procura se distinguir do transporte público tradicional mediante a construção de uma identidade própria expressa por uma marca. Há uma lógica comercial-concorrencial embutida neste processo na medida em que a efetivação desta distinção procura demarcar uma clara barreira de qualidade entre serviços que, do ponto de vista da estruturação e do alcance definido, nitidamente possuem natureza e finalidade distintas. A efetivação de um modelo de transporte de ônibus baseado em corredores segregados, por si só, não exclui e tampouco substitui a configuração das linhas convencionais de ônibus. Tratam-se, antes, de modalidades – dentre uma ampla gama de modais de transporte disponíveis – que precisam ser combinadas para que a questão da mobilidade urbana possa ser melhor desenvolvida.

A despeito das múltiplas formas possíveis de implementação da gramática BRT, subsiste a crença, sustentada pela conceitualização em níveis<sup>58</sup> proposta por Wright e Hook (2008), de que o BRT Completo se constitui inegavelmente como a melhor e mais eficiente forma de realização do modelo independentemente do espaço urbano considerado:

Uma quantidade de fatores locais determina até que ponto um pacote completo de atributos de BRT pode ser desenvolvido. Esses fatores podem incluir preferências locais e culturais, população total, densidade populacional, distribuição de viagens, clima, geografia, topografia, recursos financeiros disponíveis e, talvez o fator mais importante, o grau de vontade política para implementar um sistema de qualidade (WRIGHT; HOOK, 2008, p. 14).

---

<sup>57</sup> Chama a atenção o fato de que a experiência de transportes desenvolvida na cidade de Curitiba não remeta a construção de uma marca mas, na verdade, enfatize o seu caráter de transporte público. Dois argumentos reforçam essa conclusão. O primeiro se refere ao nome conferido modelo curitibano: Rede Integrada de Transportes (RIT). Na contramão dos ditames conceituais do marketing, mais do que uma síntese, a denominação adotada parece ter mais a ver com um sentido de finalidade coletiva. O segundo, por sua vez, encontra eco na apropriação popular do transporte. Assim, os cidadãos de Curitiba não falam que vão pegar o RIT ou a Rede Integrada de Transporte, mas, em vez disso, costumam dizer que irão embarcar no *ligeirinho* ou, mais recentemente, no *ligeirão azul*.

<sup>58</sup> A abordagem em níveis está presente na Figura 2 e corresponde às características que distinguem as três modalidades BRT, a saber, suas versões Leve, Padrão e Completo. Deve-se reiterar que tal abordagem em níveis, uma vez que está inscrita em uma perspectiva evolucionista teleológica, possui expressamente um caráter valorativo. Assim, não se tratam apenas de expressões distintas de BRT, mas na verdade, de versões, em si mesmas, melhores e piores deste sistema de transportes.

O excerto acima, neste sentido, é sintomático de uma dada consciência, recorrente, acerca do planejamento urbano baseada no divórcio entre a implementação de um modelo de política pública específica e as práticas sociais locais. Conforme se pode depreender da fala de Wright e Hook, o contexto urbano, longe de ser compreendido como uma condição de possibilidade, é assumido como uma instância que tende a limitar a ampla potencialidade do BRT Completo. A crença implícita que sustenta o raciocínio dos autores em questão consiste em conferir primazia ao modelo BRT em detrimento da configuração contextual do espaço urbano, apontando para um tipo de lógica impositiva, como se a implementação de uma gramática abstrata e a-histórica assumida de antemão como expressão inegável de um progresso tecnológico constituísse necessariamente uma solução inequívoca não importando o local de sua concretização – qualquer eventual desencaxe decorrente desse processo, uma vez que a cultura é convertida a uma questão de mera preferência, seria lido como resistência da barbárie irracional contra os ditames da civilização. Assim, segundo esta visão, invertendo a lógica da referencialidade entre realidade social e modelo de política pública, não seria a política de transportes que deveria ser pensada em função do local no qual viria a ser desenvolvida senão o espaço urbano específico quem teria de se conformar aos ditames e necessidades do modelo BRT – o que, embora pareça apenas uma ironia absurda, é algo que não está restrito à ficção.<sup>59</sup>

Assim como ocorre em relação à linguagem saussuriana, a gramaticalização proposta pelo padrão de certificação BRT<sup>60</sup> tem caráter autorreferente e, assim, ao não extravasar para fora dos seus limites internos é incapaz de prover soluções que não estejam centradas na

---

<sup>59</sup> Em Lima, por exemplo, o BRT sofreu algumas críticas sobre sua operatividade e praticidade. Claudia Bielich (2011) focaliza seu estudo nos problemas de implementação: custo, má sinalização para pedestres e ciclistas, pouca informação sobre a mudança das rotas com a implantação do novo sistema. Pablo Vega Centeno (2011, 2012) também analisa os impactos da construção da infraestrutura das vias de circulação exclusiva para o BRT na configuração social urbana dos bairros. O pesquisador conclui que a divisão arbitrária de setores com a construção de barreiras físicas produz significativas dificuldades de circulação para os pedestres, fato este gera transtornos para a fluidez das interações ocorridas nos bairros. Estas barreiras, geralmente em formato de grades ou pequenos muros separadores, cumprem uma dupla função de restrição: ao mesmo tempo em que se evita o ingresso de pessoas que burlam o pagamento da tarifa, também se impede a circulação de veículos não autorizados pelo corredor. Este não é o único exemplo de como as políticas públicas de transporte que ao procurar agilizar o tráfego, geram mais inconveniências do que melhoras na acessibilidade e na inclusão de distintas populações. Em um estudo feito em Chgendu, na China e em Chennai, na Índia, Sumeeta Srinivasen (2008) comprova que a implementação da grande infraestrutura viária afeta principalmente as populações vulneráveis e que dependem do transporte não motorizado.

<sup>60</sup> Uma expressão visível da tendência à gramaticalização do BRT corresponde à instituição do Padrão de Qualidade BRT (*The BRT Standard*) em 2012 pela entidade não governamental e sem fins lucrativos estadunidense Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). O Padrão de Qualidade possui tanto o objetivo de promover a unificação do conceito de BRT – distinguindo a especificidade desta linguagem de outras que, contudo, costumam reivindicar a mesma nomenclatura – como de reconhecer os melhores sistemas implementados – mediante a construção de uma ferramenta de avaliação que se refere à qualidade dos parâmetros considerados normativos de um legítimo sistema BRT.

compreensão de usuário como um indivíduo abstrato e, portanto, despersonalizado. Ainda que no âmbito da retórica empregada para se distinguir – e, desse modo, tentar se legitimar socialmente – o Manual enfatize que a orientação de sua concretização esteja voltada à satisfação do usuário, por conta da limitação acima descrita Wright e Hook (2008) são incapazes de reconhecer a concretude dos indivíduos que fazem uso do modelo BRT. Expresso de maneira mais clara, quase não existem referências de caráter social, em termos de constituição de identidades particulares, no âmbito das especificações que são traçadas no Manual do BRT para o planejamento e implementação do sistema de transporte em questão. O usuário, em geral, não tem corpo nem necessidades características. Institui-se, portanto, um paradoxo: por um lado o BRT é planejado visando “aproximar bastante as características do sistema com as necessidades do usuário” (WRIGHT; HOOK, 2008, p. 2), mas por outro desconhece tanto quem são seus usuários (reais) como suas necessidades (reais). Usuários abstratos, necessidades abstratas: mapa do sistema, sinalização das estações e terminais, anúncios comerciais, mensagens de serviços públicos, sistemas de informação visual e de voz – eis os principais parâmetros segundo os quais estas necessidades são assimiladas pelo Manual do BRT.

Acidentalmente a proposta manualizada do BRT se intersecciona, ainda que de maneira difusa, com determinados atores sociais reconhecíveis – em geral os portadores de necessidades especiais mediante a implementação de algumas medidas de acessibilidade; mas, também, algumas das denominadas identidades móveis, como os ciclistas, através da possibilidade da integração modal.<sup>61</sup> Diante do exposto, pode-se demarcar claramente a abordagem de transportes, que confere sustentação ao Manual, em oposição à noção ampla de mobilidade – construída e reiterada ao longo do capítulo anterior –, afinal, apenas esta última é capaz de vincular à questão do deslocamento espacial as condições de possibilidade que dão suporte à performance da locomoção, o que aponta para a dimensão constitutiva dos substratos simbólicos e materiais – compreendidos em termos de recursos e restrições – na realização do movimento.

Antes de alcançar a última parte desta seção, convém abordar dois aspectos finais e inter-relacionados a respeito da gramaticalização do BRT, quais sejam, a questão dos seus custos e a distribuição geográfica do modelo pelos diferentes continentes do globo terrestre.

---

<sup>61</sup> No âmbito do projeto de BRT, a bicicleta é vista antes como um meio de transporte alimentador do que, efetivamente, um modal flexível. Neste sentido, o foco do projeto está mais voltado à construção de estacionamentos de bicicletas, que seriam guardadas nos terminais de partida do BRT, do que à condução da bicicleta no interior dos veículos. Assim, embora seja possível o embarque com a bicicleta no interior dos ônibus do sistema BRT, a recomendação do projeto é a de que este procedimento seja limitado a horários específicos, o que acaba por retirar a importância produtiva do uso da bicicleta e a restringe sobremaneira à esfera recreativa.

Neste sentido, um dos principais argumentos que pesam a favor da implementação do sistema BRT diz respeito, em uma perspectiva comparada, ao seu menor custo global – considerando todas as fases de sua materialização, desde o projeto até a execução final – aliado ao menor tempo médio de implantação.

Tabela 2 - Prazos de execução e custo da implantação de diferentes modais de transporte

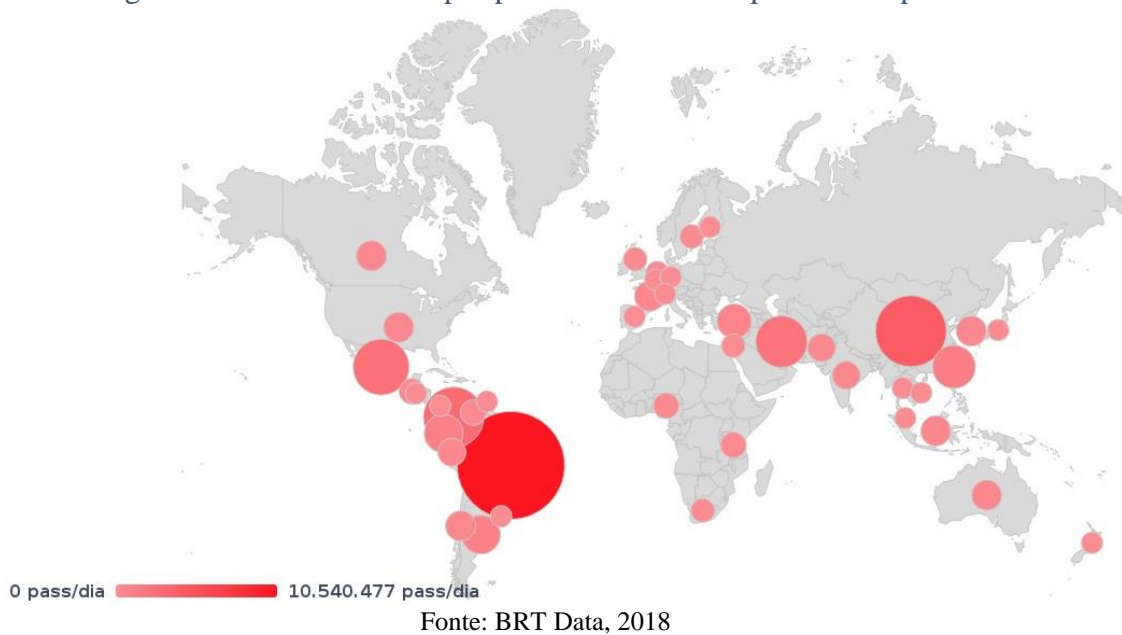
Etapas	Metrô		VLT		BRT		Convencional	
	Prazo (anos)	Custo (R\$ milhões)	Prazo (anos)	Custo (R\$ milhões)	Prazo (anos)	Custo (R\$ milhões)	Prazo (anos)	Custo (R\$ milhões)
Projeto básico	1	4,5	1	1,5	0,5	0,3	–	–
Financiamento	2	0,5	2	0,5	0,5	0,2	–	–
Projeto executivo	1	5,0	1	2,0	0,5	0,5	–	–
Implantação	5	2.000,0	2	400,0	1	110,0	1	55,0
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>2.010,0</b>	<b>5</b>	<b>404,0</b>	<b>2,5</b>	<b>111,0</b>	<b>1</b>	<b>55,0</b>

Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados (2009, p. 32)

Conforme mostra Lerner (2009), no exemplo hipotético do desenvolvimento de um corredor de 10km com capacidade para atender a demanda de 150 mil passageiros por dia o valor estimado para a adoção do BRT no ano de 2009, por quilômetro, era de aproximadamente R\$ 11,1 milhões, uma cifra bem menor que seus concorrentes diretos, quais sejam, o metrô (R\$ 201 milhões) e o VLT<sup>62</sup> (R\$ 40,4 milhões). Precisamente por conta da relação custo benefício do BRT ser mais favorável, Richard Alexandre (2014) aponta para o fato desta solução em transporte ter encontrado terreno fértil e se difundido tão profundamente no âmbito das políticas públicas do setor desenvolvidas na América Latina e, em especial, no Brasil.

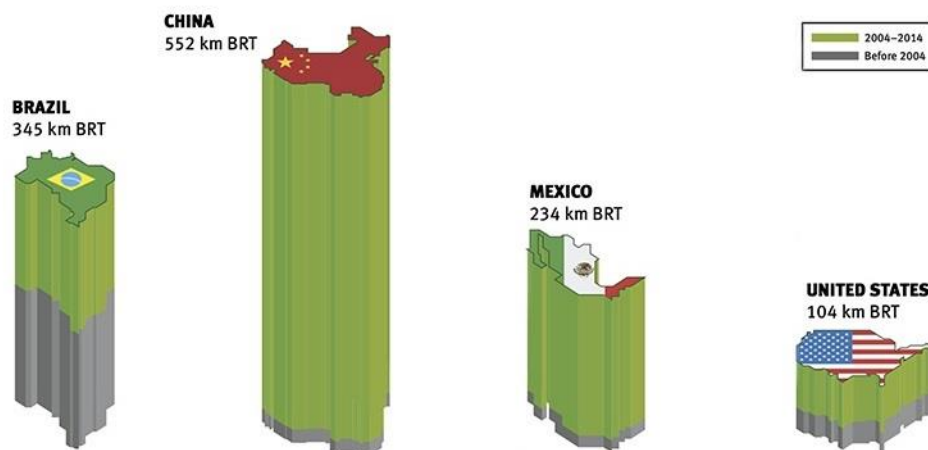
<sup>62</sup> VLT é a sigla utilizada para a expressão *Veículos Leves sobre Trilhos* e diz respeito a uma versão repaginada do bonde com veículos de piso baixo e prioridade viária.

Figura 3 - Demanda diária por país nos corredores prioritários para ônibus



No entanto, há de se enfatizar a contrapartida desta observação, a saber, o país que atualmente mais investe nesta linguagem de transporte é a China, que detém um grande poder econômico – fato que pode ser observado de maneira clara na imagem abaixo.

Figura 4 - Variação do número de quilômetros de corredores exclusivos construídos entre 2004 e 2014



Posto isso, o que há de comum entre ambos os lugares mencionados é o alto contingente populacional, aspecto este compatível com o modelo de corredores que caracteriza o sistema BRT.

### 2.1.2.1. Os elementos do BRT

O primeiro momento da discussão elaborada no interior desta subseção se concentrou em apresentar as bases nas quais assentou-se o sistema BRT. Dada a problemática na qual a presente pesquisa se inscreve, optou-se por oferecer um olhar crítico acerca das implicações da manualização do BRT, tendência atualmente hegemônica no estudo do objeto em questão. A parte que encerra esta seção, neste sentido, irá se focar na apresentação dos elementos sintáticos desta gramática, ou seja, os parâmetros que estruturam a linguagem BRT.

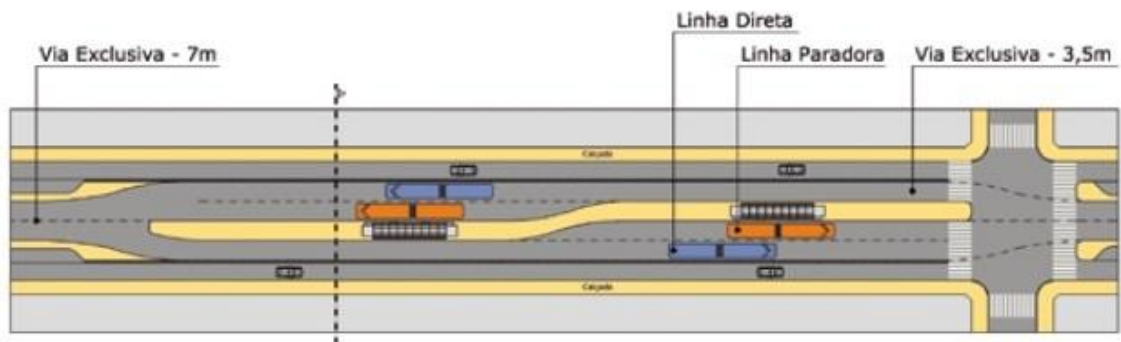
#### 2.1.2.1.1. A infraestrutura viária

O primeiro elemento a ser considerado é a *infraestrutura viária*. De maneira concisa, esta dimensão está relacionada com a maneira pela qual os ônibus da estrutura BRT irão se relacionar com os demais veículos que compõem o trânsito. Neste sentido, o que está em questão é o regime de segregação adotado, que implica graus distintos de interferência sobre o funcionamento do sistema. Esta é a raiz da distinção que se processa entre faixas exclusivas e vias exclusivas: enquanto as primeiras remetem à ausência de separação física – a marcação viária é realizada, em geral, através da pintura no pavimento –, às últimas são constituídas mediante a presença de separadores físicos – expresso por guias, muros ou cones, por exemplo. Do ponto de vista das consequências relativas à adoção de um ou outro modelo, deve-se destacar que a ausência de marcadores físicos permite que a faixa prioritária por onde circula os ônibus do BRT eventualmente seja compartilhada com os demais veículos, o que resultaria em uma perda de velocidade, uma vez que a prioridade em questão, na prática, seria relativa. Já no caso das vias preferenciais, há uma prioridade absoluta na medida em que as mesmas são utilizadas exclusivamente pelos ônibus do sistema, o que aumenta o desenvolvimento da velocidade dos ônibus que fazem parte do sistema.

Ainda a propósito da infraestrutura viária, deve-se considerar que as vias exclusivas, em geral, estão posicionadas junto às bordas centrais da pista de maneira a eliminar a quantidade de interrupções ocasionadas em virtude das conversões realizadas pelos demais veículos. Assim, restariam apenas as interrupções decorrentes do fluxo de veículos que percorrem os cruzamentos perpendiculares às vias exclusivas, temática esta que será alvo de considerações posteriores. Além disso, há de se considerar a possibilidade de que as vias exclusivas comportem a existência de faixas de ultrapassagem em determinados pontos de sua concepção ou mesmo que elas sejam totalmente estruturadas em torno de duas pistas. Este

artifício, adotado pela primeira vez pelo BRT de Bogotá é importante, sobretudo, quando existem no interior do sistema linhas expressas, ou seja, linhas que não param obrigatoriamente em todos os pontos sucessivos do corredor.<sup>63</sup> Assim, a existência de um ponto de ultrapassagem em uma faixa adicional ao longo de toda a extensão do corredor possibilita que os veículos expressos não precisem ter a sua velocidade limitada pelas linhas paradoras. Diante do exposto, Martins Branco (2014) observa que o tipo de estrutura viária adotado é o elemento mais importante no planejamento e implementação dos sistemas BRT – dado que o mesmo está diretamente relacionado às velocidades potenciais passíveis de serem alcançadas pelos veículos, o que implica maior ou menor duração das viagens – ao mesmo tempo em que é o responsável pelos maiores custos. Ademais, a autora em questão também menciona a importância de se efetuarem medidas de manutenção do pavimento, pois suas condições têm influência direta sobre as velocidades alcançadas pelos veículos e, por consequência, sobre o conforto e a segurança dos usuários.

Figura 5 - Esquema de uma via exclusiva com pontos de ultrapassagem (Lerner, 2009)



Fonte: Jaime Lerner Arquitetos Associados (2009, p. 12)

#### 2.1.2.1.2. Estações

As estações constituem o ponto de acesso entre o sistema BRT e os usuários. Por conta disso, segundo Martins Branco (2014), elas devem ser planejadas de maneira a conciliar a questão utilitária – a instalação deve estar bem localizada, em termos de acesso aos usuários, ser construída de acordo com a demanda esperada e possuir equipamentos que visem fornecer praticidade, segurança e conforto aos usuários – à dimensão estética – no sentido de que as

<sup>63</sup> Pode-se dizer que existem três grandes tipos de linha; as expressas, as semi-expressas e as paradoras. As linhas expressas ou direitas, se caracterizam por ir de um extremo a outro sem parar no caminho. Já as linhas semi-expressas ou semi-direitas, fazem algumas poucas paradas estratégicas em pontos específicos. Finalmente com as linhas paradoras, como seu nome o indica, os ônibus param em cada estação.

estruturas físicas também comunicam a imagem do sistema como um todo e, por isso, precisam ser marcantes.

No que se refere ao posicionamento das estações junto às vias exclusivas, as mesmas podem ser laterais, quando se localizam junto às bordas externas da via, ou centrais, quando localizadas no canteiro que separa as pistas de mão e contramão. No âmbito da localização das estações no espaço urbano, Martins Branco (2014) observa que o recomendável é que os pontos de acesso estejam próximos aos destinos de maior procura, o que contempla centros comerciais, instituições de ensino, hospitais ou edificações de referência no setor de serviços, dentre outros.

Outro fator de suma importância no que tange às estações se refere ao estabelecimento da distância entre os pontos de acesso subsequentes. Por um lado, se o espaçamento for pequeno, as velocidades desenvolvidas pelos veículos serão menores, afinal, a aceleração alcançada será significativamente mais baixa. O espaçamento maior resolve outro problema, mas, por outro lado cria outros dois, correlacionados. O primeiro diz respeito à potencial maior distância percorrida a pé pelos usuários a fim de se alcançar a estação. O segundo consiste no fato de haver uma maior concentração de pessoas quando há pontos mais espaçados, pois este planejamento implica, por consequência, a existência de uma menor quantidade de estações. Assim, o tempo em que os veículos ficam parados nas plataformas de embarque e desembarque é maior, dada a quantidade de pessoas neste segundo cenário, o que acaba fazendo com que o tempo médio de duração do trajeto se amplie. Portanto, é preciso que o cálculo da distância entre estações leve em consideração a preocupação com estes dois aspectos.

No desenho das estações deve-se dedicar especial atenção às dimensões de largura e comprimento. Em primeiro lugar, porque a relação entre ambos os vetores têm correlação com a capacidade máxima de usuários que podem integrar o espaço delimitado pelo interior da estação. É preciso, portanto, ter uma noção sobre a demanda potencial de usuários antes de definir as medidas utilizadas para a elaboração do terminal. No entanto, há de se enfatizar também uma segunda problemática vinculada com as dimensões que compõem as estações, a saber, como estas também funcionam como terminais de embarque e desembarque de passageiros, a prévia análise do fluxo local também será importante para determinar a necessidade ou não de haver mais de um ponto de embarque no interior da estação. Em casos de alta demanda esta estratégia é válida para melhorar o desempenho do sistema, pois possibilita uma melhor distribuição dos usuários pelos ônibus do BRT ao mesmo tempo em que contribui para a diminuição dos períodos de parada dos veículos.



Uma preocupação adicional no planejamento das estações consiste na elaboração de uma plataforma posicionada precisamente na altura do piso do ônibus. Esta medida visa à entrada e saída de passageiros de maneira mais segura e mais rápida, diminuindo os tempos de parada e conseqüentemente o tempo global da viagem empreendida pelo veículo. Além disso, a plataforma de nível também é importante para garantir um acesso facilitado aos usuários do sistema portadores de deficiência física. A este respeito, ainda, há de se considerar que a estrutura física das plataformas contemple a existência de rampas ou elevadores que permitam o adequado ingresso destes atores sociais específicos.

Ademais, há outro importante conjunto de aspectos que estão diretamente associados ao planejamento das estações, a saber: a) a possibilidade de integração com outros meios de transporte; b) a elaboração de uma estrutura que se preocupe com as intempéries climáticas; c) um sistema de pré-pagamento e validação da tarifa anterior ao embarque, outro elemento importante para a diminuição do tempo global da viagem; d) provimento adequado de informações ao usuário contemplando os nomes das estações, as linhas de acesso, o mapa do sistema e informações operacionais em tempo real; e) planejamento de estacionamentos tanto para automóveis como para bicicletas; f) câmeras de vigilância, telefones e iluminação apropriada, de modo a prover maior segurança aos usuários (MARTINS BRANCO, 2014).

#### 2.1.2.1.3. Veículos

Certamente os ônibus constituem a faceta mais visível e reconhecível do sistema BRT perante os usuários. O cuidado com a concepção estética é importante, neste sentido, para a definição de uma identidade capaz de gerar uma percepção de qualidade do BRT. Entretanto, quando se falam dos veículos, quatro aspectos necessitam ser pormenorizados, afinal, são determinantes para a *otimização* do sistema. Os mesmos são: a) a configuração do veículo; b) o desenho interno; c) as portas; d) o combustível utilizado.

A configuração do veículo compreende o tipo de ônibus a ser utilizado, as dimensões – altura e comprimento –, e a altura do piso. Estes fatores devem ser analisados de acordo com uma análise prévia acerca da quantidade de usuários esperada para um corredor específico.

Tabela 3 - Tipos de veículos e suas respectivas capacidades

Tipo de veículo	Comprimento (em metros)	Capacidade (em passageiros)
Mini Bus	6	25-35
<i>Standard</i>	12	60-80
Dois andares	15	80-130
Articulado	18,5	120-170
Biarticulado	24	240-270

Fonte: Branco (2014)

A capacidade, contudo, não depende apenas do comprimento do veículo utilizado, mas também da maneira como a planta interna do ônibus adotado é concebida, levando em consideração, dentre outros fatores, o número calculado de lugares em pé e sentado e as normas relativas ao espaço por passageiro. Tais parâmetros, novamente, reivindicam estudo prévio de maneira a estabelecer o número de passageiros esperados para ingressar no sistema e, em particular, nos horários de pico. Outro aspecto importante para calcular o número de lugares em pé e sentado, assim como a disposição das poltronas, é a distância das viagens.

O desenho interno do veículo deve considerar, além das pessoas que viajam em pé – sendo necessário, para estes, o provimento de dispositivos de apoio como barras ou alças –, a presença de idosos, pessoas com mobilidade reduzida, mulheres grávidas, deficientes visuais ou pessoas com necessidades especiais. Diante disso, o veículo deve prover a existência de local específico para acondicionamento da cadeira de rodas, com o desenvolvimento de um mecanismo de segurança com travas para impedir acidentes. Além disso, outra possibilidade a ser considerada no projeto, nos casos em que for concedida a permissão, refere-se aos espaços reservados no interior dos ônibus às bicicletas – espaço este, que pode ser utilizado para acomodar pessoas nos horários de pico.

A escolha do tipo de assento a ser utilizado no padrão definido pelo sistema também é relevante. Por um lado, poltronas de plástico têm um custo menor e uma manutenção mais simples. Por outro, assentos de tecido proporcionam maior conforto aos usuários. Além disso, há também uma atenção com o planejamento das janelas. Neste sentido, a opção por janelas panorâmicas permite ao usuário ver o ambiente externo de maneira mais clara o que, segundo Martins Branco (2014), propiciaria uma viagem mais agradável.

O planejamento das portas também constitui matéria importante no âmbito do planejamento do veículo. Isso porque a quantidade e a largura das portas influenciam no desempenho do BRT tanto no que diz respeito à capacidade quanto ao tempo da viagem. Por um lado, portas mais largas contribuem para aumentar a agilidade do processo de entrada e saída de passageiros, possibilitando que esta operação seja realizada por um maior número de

peçoas. Além disso, o maior número de portas permite uma distribuição mais equitativa do fluxo de entrada e saída. Por outro lado, um número maior de portas, assim como a opção pela adoção de larguras extensas, acarreta a diminuição da quantidade de assentos disponíveis no interior do veículo. No que concerne ao seu posicionamento no interior do veículo, isto dependerá da maneira com a qual o veículo se acoplará nas estações. Portanto, caso todas as estações estejam fixadas apenas em um mesmo lado, o ônibus precisará apenas ter portas em um dos seus lados – o mesmo que fará a interface com a plataforma. Se houver um padrão variado na distribuição das estações ao longo do percurso, será necessário que o ônibus tenha portas de acesso em seus dois lados.

A opção pelo combustível a ser adotado contempla a tentativa de compatibilização de três parâmetros, quais sejam, a preocupação com o nível de ruídos e a emissão de poluentes, uma das bandeiras assumidas pelo sistema BRT, sobretudo no seu marketing para se diferenciar dos meios de transporte tradicionais; a eficiência do combustível; e, por fim, o custo do combustível. Deve-se ressaltar, também, a necessidade de observar a relação entre a escolha do combustível e o “impacto nos custos de manutenção e nas infraestruturas de apoio necessárias” (MARTINS BRANCO, 2014, p.31). Embora usualmente haja maior disponibilidade para o uso de diesel e eletricidade, dentre os combustíveis alternativos se incluem os biocombustíveis, o gás natural, e o hidrogênio.

#### 2.1.2.1.4. Sistema tarifário

O sistema de cobrança a bordo se constitui como um dos maiores responsáveis pelo tempo perdido e, conseqüentemente, pelos atrasos sofridos no transporte coletivo tradicional. Isto porque o tempo de embarque está correlacionado com o tempo necessário à cobrança da tarifa. Assim, o tempo de paragem do ônibus é variável e proporcional à quantidade de passageiros que necessitam ingressar no veículo em cada um dos pontos do trajeto. Além do mais este tipo de organização revela um problema adicional nos casos em que compete ao motorista, além de sua tarefa prioritária, a responsabilidade pela cobrança, o que implica maior risco de acidentes. Um fator importante para diminuição do tempo de viagem proporcionado pelo sistema BRT está relacionado ao seu sistema de cobrança. Isto porque a estrutura sob a forma de estações permite que o pagamento e a validação das tarifas ocorram fora do veículo.<sup>64</sup> Deste modo, o tempo de ingresso, comparado aos ônibus tradicionais, é

---

<sup>64</sup> Martins Branco (2014) aponta para uma variante deste modelo no qual o pagamento ocorre antes, mas a validação só se processa no interior dos veículos. Trata-se de um modelo adotado geralmente nos países

extremamente inferior, mesmo para uma demanda alta de passageiros no interior da estação de embarque. Além disso, Martins Branco (2014) atenta para a dimensão da segurança, uma vez, que por não haver a necessidade de se efetuar trocas em dinheiro para ingressar no veículo, tal como ocorre nos ônibus tradicionais, diminui-se a eventual possibilidade de roubo dentro do veículo.

Uma questão importante que envolve as tarifas é a tipificação das cobranças. Uma primeira modalidade possível consiste na gratuidade das tarifas. Segundo este modelo, os custos do acesso são cobertos por fontes alternativas, como a aplicação de taxas de estacionamento para veículos particulares. A modalidade mais habitual é a implementação de uma tarifa fixa, indistinta, válida para qualquer deslocamento realizado na rede de transportes. Este modelo, aponta Martins Branco (2014), promove maior igualdade social na medida em que os usuários que percorrem maiores distâncias são subsidiados por aqueles que vivem nas áreas centrais. Uma terceira possibilidade consiste na determinação de um sistema de tarifações específicas baseada pela demarcação de zonas. Nesta concepção, para cada zona corresponderia um valor a ser cobrado do usuário. A quarta modalidade, que visa uma maior aproximação com os custos reais do sistema, é uma tarifação relativa à distância efetivamente percorrida. No entanto, esta forma de cobrança necessita de equipamentos sofisticados capazes de efetuar a medição correta do trajeto empreendido pelo usuário. Uma última maneira de tarifação, que consiste em uma variante do sistema anterior, é a tarifação por tempo. Assim como na tarifação por distância, esta modalidade também necessita da implementação de uma tecnologia sofisticada para efetuar a determinação do horário de utilização do ônibus.

Por fim, uma última discussão acerca do sistema tarifário está relacionada com a escolha da tecnologia a ser utilizada para se efetuar a cobrança. A escolha da mesma deve ser pensada em articulação com o tipo de cobrança, a estrutura política e operacional. Martins Branco (2014) nota que a escolha da tecnologia “pode ter influência no tempo do serviço, na integração tarifária, nas possíveis evasões, bem como nos custos operacionais e de aquisição dos respectivos equipamentos” (MARTINS BRANCO, 2014, p.36). A primeira modalidade tecnológica se refere ao sistema de dinheiro que, com custos operacionais baixos, permite a verificação e cobrança automática da tarifa. No entanto, esta tecnologia permite apenas a

---

européus cuja grande virtude é prescindir do custo com estações fechadas. Por outro lado, a validação interior, por não criar uma área de separação definida entre os usuários que já pagaram e os que ainda não o fizeram, traz consigo o maior risco de uma evasão de lucros, pois existe a possibilidade de passageiros que não pagaram o bilhete acessarem o ônibus. Assim, para tentar minorar este risco, é necessário um investimento maior em procedimentos de fiscalização no interior dos veículos.

cobrança de tarifação fixa. A segunda tecnologia consiste na adoção de sistemas de papel, cuja venda é realizada em máquinas automáticas e bilheterias. A validação pode ocorrer mediante prévia inserção do bilhete em máquinas destinadas a este fim, o que dificulta a evasão, ou através de fiscalização no interior do veículo. Um dos problemas dessa modalidade de tecnologia consiste na maior facilidade de falsificação do bilhete. A terceira tecnologia corresponde aos cartões magnéticos, usualmente utilizada nos sistemas de metrô. Para ingressar no sistema, faz-se necessária aquisição prévia do cartão magnético. Nesse modelo, os custos com as máquinas de venda e validação são maiores e, além disso, a vida útil do cartão é baixa. Porém, esta tecnologia permite uma estrutura de tarifa por distância e múltiplas viagens. Por fim, a última tecnologia de tarifação corresponde ao uso dos cartões eletrônicos. Trata-se da maneira mais moderna de cobrança tarifária, pois este cartão permite o processamento de um grande número de informações que, inclusive, podem ajudar com o fornecimento de dados valiosos para o desenvolvimento do sistema. Dada a sua maior complexidade, permite o acionamento de múltiplas estruturas tarifárias, como tarifas com desconto, múltiplas viagens e por distância – no caso da tarifação por distância são necessários equipamentos de verificação na saída do sistema. Há de se ressaltar os custos mais elevados advindos da adoção desta tecnologia, expressos pelos equipamentos, pela implementação e pelo próprio valor do cartão.

#### 2.1.2.1.5. Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)

Os sistemas inteligentes de transporte constituem a aplicação das tecnologias de informação e comunicação aos sistemas de transporte e desempenham papel essencial no processo de gestão do tráfego na medida em que disponibilizam, em tempo real, informações valiosas acerca do funcionamento do trânsito, permitindo a diminuição drástica no intervalo de tempo entre a detecção de um determinado problema e a intervenção que permitirá sua solução. Além disso, contribuem diretamente para a diminuição do número de acidentes, pois estão baseados na implementação de equipamentos que aumentam a segurança do condutor e permitem uma comunicação direta entre o ônibus e a central de monitoramento do sistema.

Dentre as tecnologias utilizadas para efetuar o monitoramento e o controle do sistema, duas se destacam: o AVL e o GPS. A localização automática de veículos (AVL, do inglês *Automated Vehicle Location*) permite comandar o fluxo de veículos de dentro do centro de controle do sistema. Assim, é possível oferecer respostas rápidas para situações emergenciais, coordenar o número de veículos em função da demanda e evitar aglomerações no interior do

sistema. O GPS (do inglês *Global Positioning System* – sistema de posicionamento global), por sua vez, corresponde a um receptor instalado no interior do veículo que oferece as coordenadas georreferenciais do deslocamento efetuado a partir de sinais emitidos por satélite. Sua utilização possibilita determinar e, por consequência, controlar os intervalos de tempo entre os ônibus e, no caso de alguma eventualidade, contatar os condutores dos veículos sobre a necessidade de imprimir uma velocidade diferente daquela executada no momento da comunicação. Em contrapartida, em caso de superlotação das estações, este equipamento permite que se convoque um veículo adicional para suprir a demanda extra ou imprevista.

Outra aplicação importante dos sistemas inteligentes de transporte vinculada ao refinamento da coordenação do BRT consiste na tecnologia semaforica. Conforme já evidenciado, a utilização de vias exclusivas segrega os ônibus pertencentes ao sistema BRT dos demais veículos. No entanto, esta segregação é parcial, visto que só ocorre no interior dos corredores. Assim, o sistema BRT não está imune à interferência dos demais veículos, uma vez que seus corredores são interceptados em pontos específicos por cruzamentos semaforicamente controlados. Logo, estes semáforos desempenham papel importante no funcionamento do sistema e seu funcionamento é matéria que merece atenção em termos de planejamento. Os semáforos, neste sentido, são ajustados de maneira a conferirem prioridade aos ônibus do sistema, permitindo, dessa maneira, a diminuição dos atrasos e do consumo de combustíveis, o que implica em economia de tempo de viagem e maior velocidade operacional.

Neste contexto, existem dois sistemas de prioridade semaforica, a saber, uma de caráter passivo e outra de caráter ativo. No regime de prioridade semaforica passiva o que está em jogo é a elaboração de uma configuração do semáforo fundada na extensão dos tempos de verde para os ônibus do corredor BRT. Alternativamente, podem-se encurtar os ciclos semaforicos verde-amarelo-vermelho para diminuir os atrasos em um dado corredor do sistema. O regime ativo de prioridade do sistema, por sua vez, envolve o uso de um sistema de sensores que detecta a aproximação do veículo junto ao semáforo de maneira a, automaticamente, promover a gestão semaforica com a finalidade de fornecer prioridade ao ônibus. As estratégias de interrupção ativa possíveis são: extensão da fase verde, antecipação do verde, interrupção do vermelho e interrupção do verde. Esta estratégia, contudo, só é adequada nos casos em que o intervalo de tempo entre veículos é superior a 2,5 minutos, dado que, do contrário, a sinalização semaforica para os demais veículos da via perpendicular se manteria perpetuamente na fase vermelha.

Além disso, é importante também considerar a questão dos sistemas inteligentes de transporte na sua interface com o público de utilizadores. A disponibilização, em tempo real, das informações necessárias para o planeamento e embarque da viagem – disponibilidade dos horários dos veículos, dos tempos de espera, preços, estruturação do mapa da rede – permite uma gestão adequada do tempo por parte dos usuários. Outra estratégia importante consiste na adoção de equipamentos no interior das próprias estações de embarque e que sejam capazes de prover imediatamente informações úteis aos usuários – trajetos, linhas disponíveis, horários, duração prevista da viagem. Sistemas de informações dinâmicas e auditivas tanto nas estações – tempos de espera – como no interior dos ônibus – informações sobre a situação no itinerário, bem como os avisos relativos à próxima estação em que o veículo irá parar – também se incluem no âmbito dos sistemas inteligentes de transporte. Este tipo de preocupação, informa Martins Branco (2014), implica a diminuição de incerteza por parte do usuário e, conseqüentemente, aumenta a confiança que este possui em relação ao sistema de transporte.

#### 2.1.2.1.6. Estratégia de *marketing*

A estratégia de *marketing*, último elemento gramatical a ser trabalhado, está estruturada, inicialmente, na tentativa de desvincular o BRT do estigma negativo que recai sobre o transporte coletivo habitual. Neste sentido, a campanha é direcionada para a apresentação do novo sistema de transporte à comunidade local. O ponto de partida consiste na criação de uma identidade forte, suficientemente capaz de gerar uma identificação positiva por parte dos potenciais usuários do sistema de maneira a fazer com que estes se permitam desfrutar dessa nova experiência de transporte. Para tanto, a síntese deste processo está centrada no desenvolvimento de uma marca e de um logotipo apelativos e chamativos, que contribuam para comunicar o novo conceito sobre o transporte coletivo e sejam difundidos por intermédio de anúncios em veículos como emissoras de rádio, televisão e pelas redes sociais na internet. A gestão da marca constitui a segunda fase do projeto de *marketing* e se refere ao contínuo processo de relacionamento com os públicos de interesse do sistema de transporte, de maneira a solidificar e perpetuar a marca. Conclamando a participação da comunidade a estratégia de *marketing* visa a atrair novos usuários ao mesmo tempo em que pretende fazer com que passageiros antigos se sintam desestimulados a procurar por outras alternativas de transporte, como os carros. Além disso, também se deseja assegurar apoio político e financeiro dos representantes do governo.

## 2.2. O BRT na grande Belo Horizonte: MOVE

A seção anterior foi escrita com o objetivo de fornecer um panorama ao mesmo tempo amplo, complexo e crítico a respeito do modelo *Bus Rapid Transit*. Para tanto, optou-se por rotacionar o objeto de estudo em questão olhando-o sob dois diferentes prismas, quais sejam, o *histórico-social* e o *formal*. A presente seção, neste sentido, pretende dar continuidade ao movimento empreendido circunscrevendo o objeto em questão ao recorte empírico que orienta a realização da presente dissertação. Portanto, as considerações a seguir visam à problematização do sistema BRT implementado na região da grande Belo Horizonte, o *MOVE*. O percurso adotado para a concretização desta tarefa está dividido em duas etapas. A primeira delas consiste em apresentar e avaliar a esfera da produção do *MOVE*. Para esta discussão, a referência utilizada será o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte, publicado em 2012.<sup>65</sup> Assim, o que se deseja com a elaboração deste tópico é evidenciar a maneira como a administração pública de Belo Horizonte interpreta a questão da mobilidade, o que permitirá compreender tanto o contexto quanto as razões pelas quais a adoção do modelo BRT surge como uma alternativa viável para melhorar as práticas de mobilidade realizadas nesta cidade. O segundo momento, por sua vez, está voltado à caracterização mais pormenorizada da estrutura do BRT na região da grande Belo Horizonte e à recepção social do *MOVE* considerando tanto a discursividade social – representada por intermédio de publicações jornalísticas – como o olhar institucional – expresso pelo balanço de mobilidade publicado pela BHTRANS e pela avaliação realizada pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, pelo nome em inglês) em 2015 a respeito do corredor *MOVE* Antônio Carlos.

### 2.2.1. Antecedentes: *PlanMob-BH* (2012)

Formulado pela Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS) – órgão vinculado à prefeitura de Belo Horizonte – entre março de 2008 e agosto de 2010, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana (*PlanMob-BH*), do ponto de vista legal, se configura como uma resposta ao Estatuto das Cidades, que prevê a obrigatoriedade da elaboração deste

---

<sup>65</sup> Recentemente foi publicado um novo Plano de Mobilidade Urbana, cujo alcance temporal está previsto até o ano 2030. Foi considerado o *PlanMob-BH* publicado em 2012 porque é nele que se apoia a implementação do BRT em Belo Horizonte.



tipo de diretriz para as cidades brasileiras que possuam contingente populacional superior a 500 mil habitantes. Este instrumento foi estruturado mediante a proposição de medidas a serem aplicadas na área de transporte tendo em vista dois horizontes temporais bem definidos: o primeiro, de médio prazo, se encerraria em 2014 e teria por objetivo prover a infraestrutura necessária para a realização da Copa do Mundo de Futebol; o segundo, com término definido para o final do ano de 2020, estaria baseado na continuidade das intervenções previstas pelo plano com o intuito de alcançar as metas estabelecidas para a obtenção de um panorama de mobilidade assumido como favorável. Além da influência da alternância política na gestão pública, há de se considerar também que a estes horizontes temporais correspondem níveis distintos de certeza quanto ao financiamento necessário para a realização das obras. Assim, se no primeiro momento havia mais garantias quanto à segurança do investimento em virtude do compromisso em sediar o evento futebolístico, o segundo, por sua vez, estava mais aberto às incertezas do cenário político e econômico, o que levou a BHTRANS a considerar, na concepção de seu planejamento, a existência de dois cenários possíveis para o ano de 2020, a saber, um mais otimista, com nível de investimentos pleno; e outro mais conservador, com uma menor capacidade de financiamento.

Conforme o documento faz questão de enfatizar, o plano de mobilidade não deve ser assumido como sinônimo de plano de transportes uma vez que os mesmos diferem quanto à abrangência das problemáticas abordadas. Assim, enquanto ao último competiria o planejamento restrito ao âmbito do transporte coletivo e do trânsito, o primeiro, além dessas duas pautas, congregaria também os modos não motorizados e o transporte de mercadorias. Em termos práticos, contudo, a distinção acima proposta se revela inócua – para não dizer inexistente –, pois a agregação de novas temáticas – ou, talvez, sua mera explicitação – não implica uma mudança substancial na maneira pela qual o fenômeno é abordado na concepção do instrumento de política pública analisado.

Consideradas as atribuições funcionais da BHTRANS, o fato desta instituição ser a única instância responsável pela formulação do PlanMob-BH se afigura como uma razão significativa para que este se assemelhe mais a uma ampliação do planejamento de transporte do que propriamente um plano sobre mobilidade. Portanto, em que pese a mudança da nomenclatura, é a perspectiva de transportes, centrada exclusivamente no deslocamento espacial, que norteia o projeto desenvolvido pela BHTRANS. Esse entendimento está expresso no conceito de mobilidade urbana que embasa as medidas contidas no plano diretor: “conjunto de *deslocamentos* de pessoas e bens, com base nos desejos e necessidades de acesso ao espaço urbano, por meio da *utilização dos diversos modos de transporte*” (BHTRANS,

2010, p.13, grifos da autora). De acordo com o documento, esta definição de mobilidade urbana estaria preocupada com a inclusão social, a sustentabilidade ambiental, a gestão participativa e a democratização do espaço público. Contudo, em vez de representarem preocupações concretas, tais expressões, no contexto da argumentação elaborada no PlanMob-BH, constituem-se apenas enquanto *slogans* consonantes com valores contemporâneos assumidos como progressistas. Em primeiro lugar, porque em nenhum momento do texto há qualquer sorte de definição – nem mesmo implícita – sobre o que estas ideias significam ou deveriam significar no interior do planejamento proposto pela BHTRANS. Por consequência, não são construídas articulações precisas entre as noções mencionadas e a problemática da mobilidade – os termos gestão participativa e democratização do espaço público sequer são mencionados uma segunda vez no PlanMob-BH. Desta maneira, torna-se inviável avaliar como e em que medida a mobilidade urbana contribuiria para alcançar – ou, no limite oposto, refrear – a realização destes imprecisos ideais. Por fim, nas raras vezes em que tais conexões são insinuadas – sobretudo no que se refere à inclusão social –, os laços forjados, além de frágeis, muitas vezes são ambíguos.

Para problematizar mais detidamente as implicações da compreensão de mobilidade definida pelo PlanMob-BH, é necessário, antes, apresentar o diagnóstico que estabelece os objetivos estratégicos do plano, responsáveis por orientar o conjunto de medidas formuladas com vistas à melhoria da mobilidade no município de Belo Horizonte. Sendo assim, o diagnóstico realizado pela BHTRANS consiste na análise de seis dimensões consideradas críticas. A primeira delas diz respeito à estrutura do sistema viário belo-horizontino. A classificação das vias, no que tange ao estudo de sua capacidade, evidenciou que no ano de 2008 Belo Horizonte contava com 91,9% livres (com volume inferior a 80% de ocupação), 4,4% saturadas (com volume de ocupação de veículos entre 80% e 100%) e 3,7% congestionadas (o que corresponde a um volume de ocupação veicular superior a ordem dos 100%). Embora expressivos, os números encontrados não eram considerados alarmantes, sobretudo ao se tomar como referência as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. Além disso, observou-se que os principais pontos de retenção correspondem às áreas de acesso ao centro da cidade, notadamente as avenidas Amazonas, Cristiano Machado e Antônio Carlos. Dois fatores ajudam a explicar as razões que conduzem à saturação e ao congestionamento nestes pontos. O primeiro se refere à ainda prevalente concentração das atividades econômicas no centro de Belo Horizonte. O segundo, que decorre do primeiro, diz respeito à estruturação predominantemente radial das vias que fornece substrato material a concepção do centro urbano enquanto instância fomentadora de desenvolvimento. Assim, por conta da notada

ausência de vias transversais, mesmo os deslocamentos veiculares que não têm o centro como destino final são obrigados a ser realizados, em alguma medida, no interior do perímetro central.

A segunda dimensão, por sua vez, corresponde ao sistema de transporte por ônibus. O primeiro problema observado é a racionalidade do sistema de transportes vigente. Segundo o PlanMob-BH, trata-se de um tipo de organização das linhas que provê uma cobertura abrangente no serviço às custas de uma sobreoferta gerada, principalmente, pela concentração de uma gama significativa de ônibus em vias específicas. Paralelamente a este problema, a outra dificuldade mencionada no âmbito da problemática em questão é a interferência do sistema de ônibus da região metropolitana, principalmente nos corredores que conduzem à área central, que produz uma sobreposição de ofertas. O terceiro aspecto levantado é o sistema sobre trilhos. Portador de um traçado insatisfatório – uma vez que é incapaz de conduzir seus usuários à área central de Belo Horizonte –, era composto, à época da formulação do plano, por uma configuração veicular dotada de um baixo número de composições, o que limitava significativamente o número potencial de usuários deste sistema.

O quarto foco de problemas está centrado nos modos não motorizados. No que tange a estrutura cicloviária, a mesma era considerada insuficiente, em termos de extensão, e malconservada. Ademais, não havia um caráter utilitário bem definido, visto que os trajetos existentes nem proporcionavam o uso da bicicleta como veículo de apoio ao sistema de transporte mais amplo, tampouco possibilitavam seu reconhecimento como meio de transporte total, capaz ser utilizada de maneira produtiva e conectar pontos significativos da cidade. A rede de caminhamentos, por seu turno, também se mostrava bastante deteriorada, com problemas nos pontos de travessia e de continuidade no calçamento<sup>66</sup>. Em decorrência destas deficiências, aprofundavam-se os conflitos entre pedestres e o sistema de transporte coletivo, sobretudo nos pontos de parada localizados na região central da cidade. Soma-se a este quadro, também, a precariedade na infraestrutura de iluminação, o que contribui para uma maior sensação de insegurança durante a utilização das calçadas no período noturno.<sup>67</sup>

A logística urbana se constitui como o quinto elemento do diagnóstico e está voltada ao tratamento do sistema de abastecimento da cidade. Ao concentrar sua atenção nas dinâmicas de transporte de cargas no interior do espaço urbano, coloca em evidência o

---

<sup>66</sup> O décimo segundo artigo do Código de Posturas municipal explicita a responsabilidade pela coconstrução e manutenção dos passeios é da pessoa que possui o imóvel colidente. “Assim, em muitos casos, a calçada não é vista como uma via de passagem, e sim como uma forma de acesso ao lote, e essa visão resulta em espaços descontínuos e fragmentados” (BHTRANS, 2010, p.76).

<sup>67</sup> Lembre-se que a sensação de insegurança à noite é potencialmente maior para as mulheres, segundo o observado no primeiro capítulo (KUNIEDA; GAUTHIER, 2007a; SOTO, 2017)

conflito potencial causado pelo impacto dos veículos utilizados para esta finalidade – por conta de suas dimensões físicas – na fluidez da circulação do trânsito. O PlanMob-BH aponta que, para este tipo de questão, não existem estratégias consensualmente definidas e que mesmo as medidas habitualmente adotadas, como a regulamentação dos horários e dimensões dos veículos, não possuem uma eficácia totalmente comprovada. Por último, o sexto foco de atenção é o aspecto institucional. Por conta do princípio da autonomia municipal, há uma grande dificuldade de se articularem demandas e decisões políticas que compreendam o espaço urbano a partir do processo de metropolização. Como consequência desta dificuldade, há a coexistência de vários órgãos com competências conflitantes, o que resulta em intervenções pontuais que desconsideram o caráter interconectado da mobilidade.

Com o objetivo de dimensionar o grau dos problemas considerados pelo diagnóstico proposto, a BHTRANS também elaborou um prognóstico de mobilidade de maneira a observar, através de um conjunto de indicadores definidos, como se apresentaria a dinâmica de transportes em Belo Horizonte no ano de 2020 – mantidas as tendências atuais de crescimento – caso não houvesse a implementação de nenhuma política pública voltada para este setor. Dentre os dados considerados para a elaboração desta projeção constam:

a estimativa da matriz de viagens com base nas tendências de crescimento populacional, o número de postos de trabalho no novo Centro Administrativo do Estado de Minas Gerais, a divisão modal resultante da pesquisa Origem e Destino – O/D e a proporção da hora de pico da manhã em relação ao período de pico da manhã (BHTRANS, 2010, p.21).

A síntese da comparação entre o então estado atual, em 2008, e a projeção dos indicadores de mobilidade, no ano de 2020, está presente na Tabela 4, abaixo, que analisa a variação dos indicadores adotados considerando a área total da cidade de Belo Horizonte.

Tabela 4 - Comparação entre indicadores de mobilidade por cenário para a cidade de Belo Horizonte

		Indicador	Cenário	
			Rede atual 2008	Rede atual 2020
Rede Municipal	Viagens alocadas	Total	492,514	616,486
		Autos	224,154	320,299
		Transporte coletivo	268,36	296,187
		Bicicletas	-	-
	Distribuição modal	Autos	45,5%	52,0%
		Transporte coletivo	54,5%	48,0%
		Bicicletas	0,0%	0,0%
	Transporte coletivo	Velocidade média - Rede interna (km/h)	19,8	18
		Tempo médio no veículo - Viagens internas (min)	29,4	34,5
		Tempo médio de caminhada - Viagens internas (min)	12,9	14
		Tempo médio de espera - Viagens internas (min)	3,9	3,7
		Total de embarques	348,868	432,433
		Total de embarques no metrô	18,787	59,273
		Taxa de transferência	1,3	1,46
		Tarifa média - Viagens internas (R\$)	2,18	2,27
	Automóveis	Velocidade média - Rede interna (km/h)	26,2	17,1
		Tempo médio no veículo - Viagens internas (min)	16,9	25,9
	Bicicletas	Velocidade média - Viagens internas (km/h)	-	-
		Distância média - Viagens internas (km)	-	-
		Percentual da viagem em ciclovias (%)	-	-
	Rede viária Municipal	Extensão das vias congestionadas (vol/cap $\geq$ 1.0)	3,7%	12,1%
		Extensão das vias saturadas (1.0>vol/cap $\geq$ 0.8) %	4,4%	7,5%
		Extensão das vias livre (vol/cap<0.8) %	91,9%	80,4%

Fonte: BHTRANS (2010, p. 26)

Um primeiro aspecto que pode ser observado ao avaliar os dados apresentados diz respeito à tendência de inversão da distribuição modal, ou seja, da distribuição do número de viagens considerando o meio de transporte utilizado. Deste modo, enquanto em 2008 havia uma maior preponderância ao uso do transporte coletivo quando comparado com a modalidade privada, o prognóstico aponta para a supremacia, em 2020, do transporte particular. A maior quantidade de automóveis privados – cuja ocupação quase nunca é plena – transitando pelas vias possui duas visíveis implicações, correlatas. A primeira delas consiste na visível diminuição da velocidade média alcançada tanto por automóveis (de 26,2km/h para 17,1km/h) como por ônibus (de 19,8km/h para 18km/h) no horizonte de 2020. A segunda aponta para o expressivo aumento de vias saturadas (que sobem de um patamar de 4,4% para 7,5%) e, principalmente, das vias congestionadas, que passa a adquirir um patamar preocupante (passando de 3,7% para 12,1%).

Tabela 5 - Comparação entre indicadores de mobilidade por cenário para o centro de Belo Horizonte

		Indicador	Cenário	
			Rede atual 2008	Rede atual 2020
Área central	Viagens com origem ou destino na área central	Autos	97,528	112,183
		Transporte coletivo	86,283	102,492
		Bicicletas	-	-
	Transporte coletivo	Velocidade média - Área central (km/h)	14,3	12,5
		Total de embarques	38,854	51,608
		Transferências	24,817	37,243
		Taxa de transferência	1,3	1,46
		Tarifa média - Viagens internas (R\$)	2,18	2,27
	Automóveis	Velocidade média - Área central (km/h)	18	12,5
	Rede viária incluindo Av. do Contorno	Extensão das vias congestionadas (vol/cap $\geq$ 1.0)	10,4%	29,9%
		Extensão das vias saturadas (1.0>vol/cap $\geq$ 0.8) %	14,9%	14,9%
		Extensão das vias livre (vol/cap<0.8) %	74,7%	55,2%

Fonte: BHTRANS (2010, p. 27)

Quando se considera exclusivamente a área de Belo Horizonte mais diretamente afetada pelos problemas decorrentes da dinâmica de transportes, a saber, a região central, a variação descrita pelos indicadores nos marcos temporais supramencionados explicita uma realidade potencial ainda mais alarmante. Em especial quando se observam as extensões das vias congestionadas, que subiriam dos 10,4% de 2008 para os projetados 29,9% em 2020. As velocidades médias dos automóveis (de 18km/h para 12,5km/h) e dos ônibus (de 14,3km/h para 12,5km/h) também sofreriam reduções importantes. Convém observar que, tal como demonstra a Tabela 5, na área central de Belo Horizonte, em 2008, a quantidade de viagens realizadas por automóveis já era maior do que o número de viagens efetuadas por veículos de transporte coletivo.

Este pano de fundo forneceu sustentação para o estabelecimento dos objetivos estratégicos do PlanMob-BH que, por sua vez, norteariam as ações a serem empreendidas pelo poder público visando a alcançar, no ano de 2020, um panorama de mobilidade menos sombrio do que aquele concebido pelo prognóstico há pouco apresentado. Os cinco objetivos estratégicos definidos pelo plano diretor foram: 1) Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual; 2) Promover a segurança no trânsito para melhoria da saúde e garantia da vida; 3) Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem os modos não motorizados de transporte; 4) Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade; 5) Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Para os propósitos do presente trabalho, interessa menos efetuar uma exaustiva pormenorização de cada um dos objetivos estratégicos supramencionados do que compreender a centralidade que a implementação do modelo BRT adquire no interior do PlanMob-BH para o cumprimento, seja de maneira direta ou indireta, dos objetivos traçados. Não por acaso, a adoção do BRT não se configura como uma simples estratégia de ação que, ao se ligar a um conjunto demarcado de estratégias vinculadas, ofereceria uma contribuição parcial com a finalidade de alcançar um objetivo particular desejado. Antes disso, o BRT é apresentado no escopo do plano diretor como um legítimo *instrumento do planejamento urbano*. Sob esta condição, o BRT se constitui como uma verdadeira pedra angular da política de mobilidade proposta na medida em que seus impactos reverberariam sobre todos os objetivos estratégicos considerados.

De um ponto de vista pragmático, a implantação do sistema BRT corresponde a uma medida de racionalização da estrutura de transportes vigente em Belo Horizonte. Em substituição a uma concepção baseada no estabelecimento de múltiplas linhas de ônibus com itinerários extensos, o BRT propõe um modelo tronco-alimentador. Trocando em miúdos, esta alternativa consiste, por um lado, na construção de corredores de alta capacidade fisicamente segregados do trânsito comum de veículos ocupado exclusivamente por um número menor de linhas que concentrariam a demanda de passageiros. Por outro, o acesso a estes corredores ocorreria por intermédio dos chamados alimentadores, isto é, os veículos responsáveis por promoverem a conexão entre os bairros e os terminais de transferência de usuários. A viagem unitária, característica das linhas extensas, dá lugar à viagem fragmentada, própria do sistema BRT.

Neste contexto, a noção de racionalização evocada possui múltiplas e interdependentes camadas de significação. A primeira delas, que está na origem do modelo tronco alimentador, está assentada na tentativa de se evitar, tanto quanto possível, a sobreposição de trajetos – sobretudo nas principais vias de circulação da cidade – tão característica do modelo de linhas extensas. Assim, quando se fragmenta a viagem em múltiplas etapas o que se almeja, inicialmente, é separar o momento menos concentrados do itinerário daquele mais concentrado – no que se refere à densidade de veículos na pista. O primeiro momento corresponde à estrutura alimentadora, responsável tanto pela criação de trajetos mais diversificados como por conferir maior abrangência de cobertura ao sistema. O segundo momento corresponde à estrutura troncal, cujo trajeto predeterminado promove o escoamento dos usuários aos destinos preferenciais do espaço urbano. Além disso, a fragmentação das viagens – articulada através das estações de transferência – permitiria ao usuário criar

itinerários convenientes e percorrer maiores distâncias através da combinação entre linhas do sistema sem que isso implique um gasto adicional, pois este tipo de rede de transportes promove a integração tarifária. Caso não saia dos limites do sistema BRT, o passageiro pode ser beneficiado em virtude da racionalização potencial dos custos da viagem.

Enquanto no modelo de linhas extensas uma via de tráfego principal é coabitada por um grande número de linhas de ônibus diferentes, cada qual portadora de uma ocupação variável de passageiros, no sistema troncal o somatório das linhas que antes trafegava pela via em questão, em dado tempo e espaço, é reduzido a uma quantidade muito menor de veículos que, por conta de sua maior capacidade, concentram os passageiros de todas estas linhas. Desta constatação podem-se extrair outras quatro implicações em termos da racionalização do sistema de transportes promovida pela estrutura tronco-alimentadora. A primeira diz respeito a uma taxa de ocupação veicular maior e um fluxo mais constante de passageiros, em especial nos horários de pico, dada a mencionada concentração dos passageiros. A segunda, tributária da primeira, consiste na utilização de uma menor quantidade de veículos necessários para comportar uma mesma quantidade de passageiros, o que acarreta a diminuição dos gastos operacionais para a manutenção do sistema. A terceira, por sua vez, parte do reconhecimento de que com menos veículos operando, por conseguinte, há uma menor quantidade de emissão de poluentes, o que faz deste sistema mais sustentável no que tange à responsabilidade ambiental. Por fim, a quarta e última implicação, refere-se diminuição da área da via ocupada pelos veículos pertencentes ao sistema troncal, o que contribui para a diminuição de pontos de congestionamento e saturação.

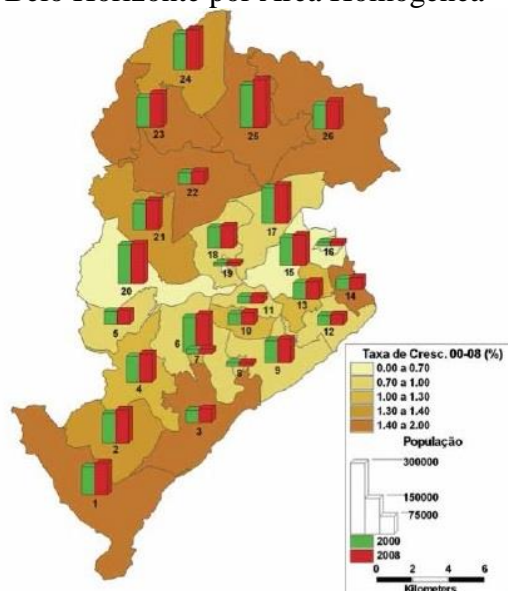
No entanto, propositalmente, apesar de já mencionado não foi enfatizado um aspecto bastante distintivo entre o modelo de linhas extensas e o sistema tronco-alimentador, a saber, enquanto no primeiro os ônibus dividem o espaço da pista com os demais veículos privados, no último a existência de uma infraestrutura segregada faz com que somente os ônibus pertencentes ao sistema BRT trafeguem em suas pistas privativas. As velocidades médias desenvolvidas pelos ônibus no interior do sistema BRT, por este motivo, são superiores àquelas passíveis de serem desenvolvidas pelos ônibus segundo a lógica operacional tradicional, o que aponta para uma racionalização na duração das viagens justo nos pontos em que, tradicionalmente, se encontram a maior incidência de congestionamentos.

O desenvolvimento da característica infraestrutura segregada do BRT sinaliza a adoção, por parte do poder público de Belo Horizonte, de uma política de priorização do transporte coletivo em detrimento do individual, sobretudo, diante do progressivo crescimento das frotas de automóveis e motocicletas e da decorrente perda de usuários do sistema público.



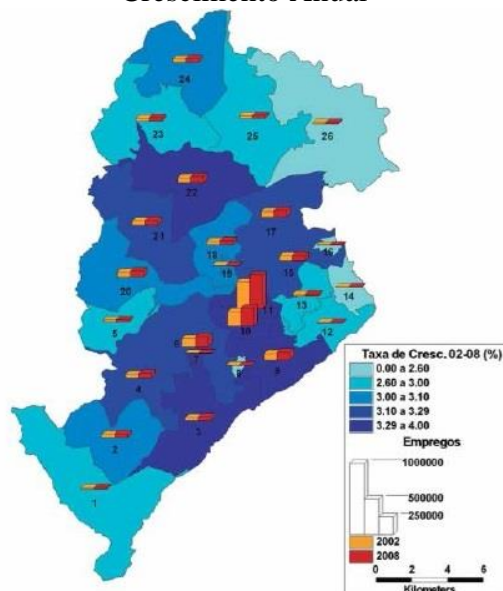
A este respeito, PlanMob-BH observa que os investimentos em transporte coletivo possuem uma abrangência social maior do que as obras destinadas ao aumento da capacidade das vias uma vez que estas, em geral, tendem a beneficiar majoritariamente os indivíduos detentores de veículos particulares. Ademais, com o intuito de fornecer sustentação empírica e justificar o enfoque desta política, em um primeiro momento o plano diretor confronta o mapa de origem e destino da cidade de Belo Horizonte – elaborado através da divisão da cidade em zonas de transporte – com dados<sup>68</sup> relativos à distribuição geográfica da população (Figura 6) e dos empregos (Figura 7).

Figura 6- Evolução da População em Belo Horizonte por Área Homogênea



Fonte: BHTRANS (2010, p. 47)

Figura 7 - Empregos e Taxa de Crescimento Anual



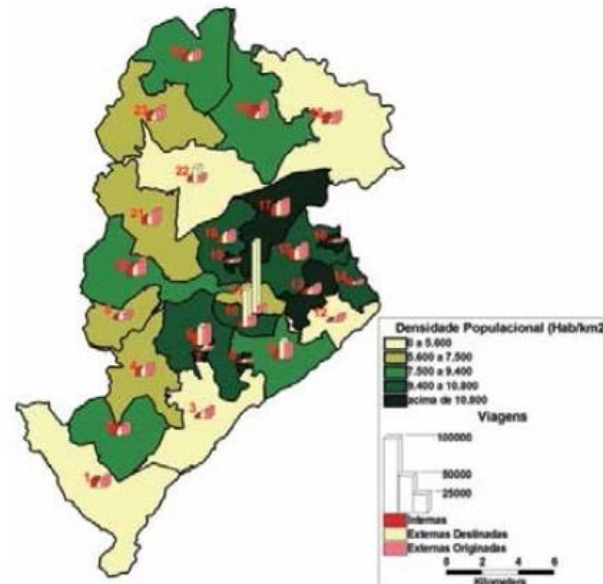
Fonte: BHTRANS (2010, p. 49)

Justapondo os mapas acima, o que se pretende enfatizar é o nítido contraste entre as zonas que congregam os maiores contingentes populacionais de Belo Horizonte – notadamente áreas mais limítrofes da cidade – e as regiões nas quais estão localizadas o maior número de ofertas de postos de trabalho – principalmente o Centro, com taxa de 15,8 empregos por habitante, e a Savassi, com taxa de emprego de 4,9 empregos por habitante. A contraposição entre os dados apresentados forneceria uma importante medida para

<sup>68</sup> “Para a análise regionalizada, a população do município de Belo Horizonte foi distribuída nas zonas de transporte para o ano de 2000 (Censo IBGE), utilizando-se os mesmos critérios de agregação da pesquisa O/D realizada pela Fundação João Pinheiro em 2002, para a distribuição da população e de domicílios na RMBH. (...) A análise da evolução dos empregos na RMBH baseia-se, fundamentalmente, nos números apresentados na RAIS (Relação Anual de Informações Sociais) e nas pesquisas e prospecções do IBGE, tais como o Censo 2000, a Contagem Populacional de 2007 e as PNAD’s (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) do período de 2001 a 2006” (BHTRANS, 2010, p.47).

compreender os principais fluxos de deslocamento que estão representados no mapa de origem e destino de Belo Horizonte, como se observa na Figura 8:

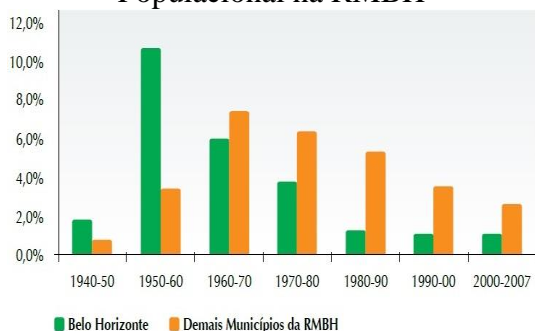
Figura 8 - Viagens Internas e Externas nas Áreas Homogêneas de Belo Horizonte



Fonte: BHTRANS (2010, p. 50)

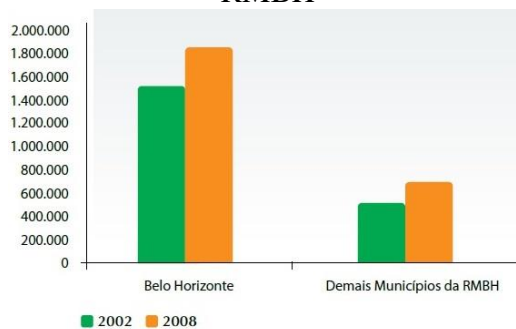
Em consonância com as tendências de distribuição do crescimento populacional de Belo Horizonte, que aponta para uma maior ocupação das zonais mais distais da cidade, o PlanMob-BH também destaca em seu relatório a radicalização deste movimento, a saber, a extrapolação do limite físico da cidade mediante o processo de metropolização, o que configura a formação da chamada Grande Belo Horizonte. Embora as cidades que estão no entorno da capital mineira possuam autonomia administrativa, o fenômeno em questão aponta para as relações de continuidade e interdependência entre tais municipalidades e Belo Horizonte, o núcleo desta macrorregião, forjando uma teia complexa de relações entre os entes envolvidos em decorrência da sobreposição dos limites sociais que, por sua vez, tendem a borrar os contornos espaciais.

Gráfico 4 - Taxas de Crescimento Populacional na RMBH



Fonte: BHTRANS (2010, p 46)

Gráfico 5 - Evolução dos empregos na RMBH



Fonte: BHTRANS (2010, p. 48)

Os dados fornecidos pela BHTRANS a respeito da metropolização procuram chamar a atenção para uma relação específica, a saber, a diferença entre o tamanho da população da região metropolitana – considerando as taxas de crescimento populacional da capital mineira em oposição aos números referentes aos demais municípios da RMBH no período compreendido entre 1940 e 2007 – e a quantidade de empregos disponíveis nesta área – destacando a maior oferta de empregos na capital em detrimento dos demais municípios da RMBH –, de maneira a reforçar a existência de um fluxo pendular adicional de usuários do sistema de transporte desenvolvido no interior da Grande Belo Horizonte.

A estrutura troncal do sistema BRT, neste sentido, se acoplaria de maneira ideal ao panorama de mobilidade apresentado na medida em que seus corredores de alta capacidade seriam capazes de coordenar o fluxo de usuários em direção às áreas economicamente mais atrativas de Belo Horizonte – no que concerne à oferta de empregos – provendo uma locomoção rápida, confortável e segura. Além disso, não se pode desconsiderar também a preocupação, expressa no PlanMob-BH, de tentar vincular a estrutura do BRT à noção de desenvolvimento orientado pelo transporte (TOD, do inglês *Transit Oriented Development*). O TOD enfatiza a obtenção de desenvolvimento ao redor da rede de transporte coletivo:

O conceito de TOD envolve políticas de promoção de uma maior densidade de residências, postos de trabalho, lojas e serviços nas proximidades da rede de transporte coletivo, oferecendo facilidades de acesso ao sistema e um serviço de alta qualidade. Tipicamente este padrão de desenvolvimento é compacto, com usos mistos do solo, e também oferece uma variedade de facilidades para pedestres e ciclistas através da criação de parques e ruas projetadas segundo a ótica dos pedestres (BHTRANS, 2010, p.34).

Os corredores do BRT, portanto, seriam locais propícios para materializar as propostas do TOD. O fomento ao desenvolvimento social e econômico ao longo dos eixos troncais do

BRT traria impactos significativos sobre a configuração do espaço urbano belo-horizontino, com modificações perceptíveis na distribuição populacional, de empregos e renda. Ademais, também seria de se esperar que, em caso de sucesso da implementação do TOD, os próprios padrões de mobilidade performados no interior da cidade seriam alterados, uma vez que haveria uma menor dependência em relação ao centro da cidade, pois este passaria a dividir seu papel articulador no provimento de empregos e serviços com outras regiões de Belo Horizonte.

Os elementos acima apresentados, tomados em sua idealização, permitem compreender o caráter constitutivo da implementação do sistema BRT na concretização dos objetivos estratégicos definidos pelo PlanMob-BH. Assim, a estrutura segregada do BRT, voltada prioritariamente à resolução das mobilidades produtivas, contribuiria para tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual tanto no que concerne à economia de tempo – considerando também a otimização proporcionada pelo pagamento e validação dos bilhetes ser anterior ao ingresso nas estações e, por consequência, nos veículos – como na economia de dinheiro – em função da integração tarifária e da possibilidade de se efetuar combinações entre linhas. A moderna estrutura física do BRT também proveria uma viagem mais confortável aos passageiros. Estas motivações se afigurariam como importantes razões para incentivar a criação de uma demanda de usuários egressa das modalidades individuais de transporte.

No que concerne à promoção da segurança no trânsito, a segregação das pistas evitaria o contato com os demais veículos do trânsito comum, diminuindo o número de acidentes. Em outra direção, a estrutura em rede do BRT, organizada em torno das estações de acesso, teria um papel relevante na medida em que coordenaria os espaços de ingresso ao sistema de transportes. Assim, em vez de um contingente de usuários que se aglomeraria nas ruas, ficando exposta aos riscos do trânsito e da segurança pública, as estações de embarque e desembarque ajudariam tanto a demarcar o espaço da calçada ao trânsito de pedestres, coordenando melhor os movimentos no espaço urbano, como se constituiria como uma medida de conforto e segurança para os usuários do transporte coletivo. Há de se ressaltar ainda sobre esse objetivo a importância do acesso em nível, que ajuda na diminuição de acidentes no momento do ingresso aos veículos e permite um acesso facilitado aos indivíduos que possuem algum grau de redução da mobilidade. A segurança – tanto viária como individual – também estaria representada através da existência da central de monitoramento do sistema BRT, mediante a presença de câmeras tanto no interior das estações como dos ônibus.

De maneira a visar à melhoria da qualidade ambiental, o primeiro aspecto a ser retomado consiste na questão da racionalização das linhas que, mediante a concentração do fluxo de pessoas, proveniente da diminuição da sobreoferta de veículos, implicaria a utilização de um menor contingente de veículos para dar conta da mesma demanda de usuários do sistema. Assim, a menor quantidade de veículos circulantes ajudaria a diminuir o número de emissões de poluentes. Este fato pode ser potencializado ainda pela escolha do combustível utilizado pelos veículos do sistema. O Manual do BRT de Wright e Hook (2008), a este propósito, recomenda a adoção de combustíveis sustentáveis como uma estratégia de distinção do BRT frente à estrutura de transporte coletivo tradicional. O sucesso da implantação do BRT também implicaria uma mobilidade mais sustentável uma vez que absorveria uma parcela dos usuários do transporte privado, fazendo com que estes veículos circulassem menos pelo espaço urbano, diminuindo, por conseguinte, a concentração de poluentes advindos do processo de combustão. Além disso, outro fator que vincula o modelo BRT à preocupação com o meio ambiente consiste no incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte alimentador, preocupação esta expressa tanto pela possibilidade de se levar consigo a bicicleta no interior dos ônibus do sistema – em horários predeterminados – como através da construção de estacionamentos apropriados, nos arredores das estações BRT, para se realizar de maneira segura o acondicionamento do meio de transporte em questão. Para que esta tendência ganhe adeptos, entretanto, devem ser desenhadas ciclovias cujos trajetos precisam ser pensados em função da sua integração com as estações BRT.

Por fim, quanto ao objetivo de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, a estrutura do BRT ofereceria sua parcela de contribuição, segundo argumenta o PlanMob-BH, através da possibilidade da integração tarifária. Assim, seria possível aos usuários das regiões mais distais do sistema, incluindo os moradores da região metropolitana, percorrer trajetos extensos da cidade – considerando, sobretudo, a usual grande distância de tais usuários em relação ao local onde desempenham suas atividades – mediante o pagamento de apenas uma tarifa.

Uma vez situado o significado que o sistema BRT adquire no interior do plano diretor de mobilidade de Belo Horizonte, pode-se, enfim, regressar novamente à problematização do conceito de mobilidade urbana empregado pelo PlanMob-BH, de maneira a ressaltar seu sentido, alcance e suas implicações. Sendo assim, um primeiro aspecto a ser observado consiste na avaliação dos indicadores utilizados para se efetuar o diagnóstico – e o prognóstico – de mobilidade em Belo Horizonte. A tipificação realizada – que contempla as viagens alocadas, a distribuição modal e os índices relativos ao transporte coletivo, aos

automóveis, às bicicletas e a rede viária municipal –, conforme se pode perceber, abrange categorias de análise que dizem respeito exclusivamente ao estudo do trânsito. Ao se privilegiar a apresentação e avaliação dos elementos que influenciam o fluxo do tráfego torna-se patente que, antes de se realizar um estudo sobre a mobilidade propriamente dita, o que a BHTRANS produz, na verdade, é um estudo sobre o funcionamento dos sistemas de transportes no ambiente urbano, fato este que reafirma ser ilusória, em termos práticos, a distinção estabelecida entre plano de transporte e plano de mobilidade. Segundo este prisma, o que está em jogo, portanto, é a compreensão das variáveis que interferem no deslocamento espacial e, deste modo, o transporte, no escopo da análise proposta, não é visto como meio articulador das práticas sociais, senão como um fim em si mesmo.

Desta orientação analítica decorrem problemas correlatos. Neste sentido, um flagrante descompasso chama atenção. A definição de mobilidade urbana utilizada para dar sustentação ao PlanMob-BH, em que pese o fato de colocar o foco sobre os deslocamentos físicos e os meios de transporte, destaca, potencialmente, a questão das necessidades diferenciais de acesso ao ambiente urbano como dimensão conceitual estruturadora. Mais do que isso, no que diz respeito às estratégias associadas ao cumprimento dos objetivos estratégicos propostos, se compromete “a garantir a cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público” (BHTRANS, 2010, p. 32). Contudo, esta promessa colide frontalmente com um limite estabelecido – e reiterado – pelo próprio plano, qual seja:

É importante destacar, entretanto, que o presente estudo, por se tratar de um Plano estratégico, buscou identificar soluções em nível de planejamento para os períodos de maior solicitação do Sistema de Mobilidade da cidade, sem uma análise mais abrangente a respeito dos períodos de menor carregamento da rede, por exemplo, finais de semana e períodos noturnos, quando a oferta de serviços públicos é menor (BHTRANS, 2010, p.33 e p.137).

A declaração retirada do PlanMob-BH automaticamente produz uma série de questionamentos. O primeiro, e mais evidente deles, é: como garantir uma cobertura temporal ao transporte se, na conformação do plano diretor de mobilidade, define-se como ponto de partida justamente a restrição do planejamento de mobilidades – na verdade, de transportes como mais este fator permite constatar – apenas a momentos temporais predeterminados – leia-se, os horários de pico. Não importam as mobilidades noturnas ou aquelas praticadas aos finais de semana? Como réplica a esta pergunta, se inscreve outra, que dialoga diretamente com o primeiro objetivo estratégico definido para a realização bem-sucedida do plano diretor em questão: como fazer do transporte coletivo uma alternativa sedutora ao transporte

individual se o planejamento de mobilidade, em seu corpo de medidas, não contempla o reconhecimento das múltiplas demandas de mobilidade e se foca, exclusivamente, nos deslocamentos relativos ao trabalho?

Do ponto de vista da justificção para a implementao do BRT, embora se mencione a questo do desenvolvimento orientado para o transporte como uma concepo de desenvolvimento urbano, em termos prticos a nica preocupao do planejamento consiste no escoamento de mo de obra para as zonas de atrao, sem a proposio de medidas efetivas que reconfigurem a dinmica de centralizao da atividade produtiva. Os corredores BRT, segundo este entendimento, so e invariavelmente sero apenas corredores de acesso e no eixos constitutivos de produo de desenvolvimento social e econmico, conforme o planejamento adequado poderia fomentar. Mobilidades vinculadas a outras motivaes – como o lazer, o cuidado, a sociabilidade e o bem-estar do indivduo –, por implicitamente serem assumidas como improdutivas, no so alvo de nenhuma ateno no interior do texto do documento em questo. Assim, por exemplo, um tema importante como a mobilidade noturna, sobretudo em sua interface com os problemas decorrentes da combinao entre o consumo de lcool e direo veicular<sup>69</sup>, é negligenciado – mesmo se concebendo como objetivo estratgico a questo da segurana no trnsito –, o que apenas reitera a concepo instrumental e limitada da concepo de mobilidade que confere sustentao ao plano diretor. Por conseguinte, a vinculao entre mobilidade e identidade – que opera no sentido de reconhecer especificidade das prticas de mobilidade para, a partir dessa constatao, propor solues condizentes – tambm no é mencionada em nenhum momento pelo Plan-MobBH, reforando a perspectiva de transportes adotada para a realizao do planejamento em questo.

Outra temtica que recebe um tratamento controverso no escopo do PlanMob-BH corresponde à relao entre mobilidade e incluso social. A raiz do problema já foi exposta anteriormente, a saber, a impreciso conceitual que recai sobre o termo incluso social. O que está em jogo, aqui, no é exatamente uma problematizao do fundamento da incluso social – afinal, o procedimento de incluir implica um ajustamento de quem é inserido a uma norma vigente, fato este que dá margem a uma srie de dificuldades vinculadas – mas de, ao menos, qualificar-se quem seria o real foco da incluso, algo necessrio, sobretudo porque este assunto configura um objetivo estratgico da poltica de mobilidade a ser implementada.

---

<sup>69</sup> Joseph Gusfield (2014) analisou nos anos 70 a construo do problema pblico que colocava ao motorista bbedado como o principal fator nos acidentes automobilsticos. Gusfield observa que colocando o foco no consumo da bebida, desconsidera-se que em certas ocasioes, devido à precariedade do servio de transporte pblico, o nico meio de acesso aos bares é dirigindo.

Posto isso, uma pista importante a ser investigada, no que tange a este assunto, pode ser encontrada na delimitação expressa pelo PlanMob-BH do indicador a ser monitorado na avaliação do objetivo estratégico “tornar a mobilidade um fator de inclusão social”, qual seja, o “aspecto social”. Trata-se de um vestígio extremamente relevante sobre a perspectiva que embasa a orientação e conformação do plano diretor na medida em que evidencia que a mobilidade não é entendida sob a condição de uma efetiva prática social, mas que, de maneira contrária, o aspecto social é apenas um componente tangencial – e, portanto, não constitutivo – envolvido no fenômeno em questão, fato este que destaca a primazia do estudo do trânsito e dos meios de transporte no âmbito deste documento. Sob esta óptica, o social – ou, melhor dizendo, a questão social – se torna uma abstração vazia e infrutífera. Assim, os potenciais avanços apontados pelo PlanMob-BH decorrentes da implementação do sistema BRT, em termos de inclusão social, são completamente difusos e sequer parecem não corresponder ao tópico abordado à exceção da integração tarifária, que prevê custo unitário ao usuário caso o trajeto integrado esteja plenamente coberto pelo sistema BRT:

Neste sentido, destaca-se que a abordagem adotada buscou propor alternativas concebidas de forma integrada, sustentáveis do ponto de vista econômico e objetivando ampliar a inclusão social, na medida em que, mesmo com todas as melhorias propostas para o sistema de transporte público em termos de rapidez, conforto, segurança e maior acessibilidade, os níveis tarifários requeridos serão inferiores aos atuais. Além disso, a extensa rede estruturante de transporte, baseada em corredores de BRT e ligações metroviárias, *já proporciona enormes ganhos em termos de competitividade econômica e de inclusão social da cidade, uma vez que promove aumento significativo de velocidades e, conseqüentemente, redução dos tempos gastos nos deslocamentos.* (BHTRANS, 2010, p.103, grifos da autora)

O mais próximo que se conseguiria depreender da noção de inclusão social, tal como implicitamente colocada pelo plano diretor, seria um benefício financeiro ao usuário do transporte coletivo. Ainda assim, a maneira como esse beneficiamento se processa parece bastante insuficiente, em especial quando se tem em vista a argumentação do documento a respeito da viabilidade econômica da implementação do BRT em Belo Horizonte, que destaca o fato segundo o qual a racionalização dos custos operacionais de transporte decorrente da adoção do sistema BRT possibilitaria, aos investidores, uma margem potencial de lucro bem acima do valor mínimo de 12% – e que, em caso de um cenário econômico favorável, poderia alcançar o patamar de até 42% de lucro. Em tese, conforme o próprio PlanMob-BH sinaliza, a diminuição dos custos operacionais, provenientes da diminuição da sobreoferta de linhas, acarretaria a diminuição do valor das tarifas. Na prática a tarifa não apenas não foi reduzida durante o período de vigência do BRT belo-horizontino, em comparação com o sistema de



transporte anterior, como, inclusive, já sofreu aumento.<sup>70</sup> Além do mais, não é mencionado no corpo do texto qualquer sorte de tarifação diferenciada, o que poderia se afigurar como uma medida concreta de inclusão social aplicada diretamente ao sistema de transportes. Deste modo, é interessante observar, por exemplo a inexistência de referências a uma tarifação de transporte menor para os estudantes de Belo Horizonte.

Tampouco é citada qualquer medida de diminuição tarifária visando à integração social da população mais carente, inclusive de maneira a incentivar o uso do transporte público em dias de menor movimento. Parece não estar suficientemente claro o fato de que a integração tarifária no interior das dependências do sistema BRT não constitui medida de inclusão social por si só, o que se torna patente pela constatação de que muitos indivíduos sequer dispõem do valor da tarifa para ingressar no sistema – ou, ao menos, para utilizá-lo de maneira regular e sistemática. Mediante as explicações fornecidas pelo plano diretor, a pergunta capital permanece sem resposta: inclusão social de quem?

Se não é possível determinar os incluídos pela política de mobilidade traçada, por outro lado, é possível se apontar para os, por assim dizer, excluídos, quais sejam, os moradores das demais cidades que compõem a região metropolitana. A este respeito, duas ponderações iniciais devem ser realizadas. A primeira delas reconhece que o instrumento de política pública avaliado possui a restrição constitutiva de ser um documento municipal. Sendo assim, o texto aborda a problemática da mobilidade dentro dos limites da territorialidade, a sua condição de possibilidade. A segunda ponderação consiste no fato de que, embora seja um documento municipal, o PlanMob-BH não desconsidera a existência da região metropolitana como um fenômeno relevante na configuração da política local de mobilidade. Tanto que se vale de dados referentes ao fenômeno da metropolização para embasar as medidas de mobilidade a serem adotadas pelo poder público de Belo Horizonte, conforme já evidenciado.

Contudo, o que mais chama a atenção é a maneira segundo a qual o documento compreende e significa o fenômeno da metropolização. Sintomática desta compreensão é a utilização, por quatro vezes, do termo *interferência* para descrever a relação que a rede de transportes metropolitana estabelece com a municipal (BHTRANS, 2010, p. 9, 17, 109, 143). Ainda que as demais cidades pertencentes à região metropolitana colaborem de maneira ativa para o desenvolvimento de Belo Horizonte, no interior do PlanMob-BH o processo complexo e intrincado de metropolização é reduzido a uma dimensão praticamente parasitária. Afinal, a

---

<sup>70</sup> <http://www.otempo.com.br/cidades/pela-1%C2%AA-vez-desde-2011-tarifa-do-%C3%B4nibus-em-bh-n%C3%A3o-sofre-altera%C3%A7%C3%A3o-1.1558193>

noção de interferência remete à presença de um distúrbio que atrapalha um suposto estado anterior de equilíbrio. A utilização do termo interferência para descrever a rede de transporte intermunicipal implica que, em vez de ser entendida como um fenômeno constitutivo da urbanização, a metropolização, na verdade, é um problema que, em tese, deveria ser sanado. Há, através desta concepção implícita, uma tentativa de reafirmação do poder municipal, tentativa esta que encontra eco na hierarquia das soluções propostas para enfrentar este dilema no que concerne à questão dos transportes:

Embora tenha havido um esforço no sentido de incorporar ao estudo as *interferências* geradas pelo sistema de transporte metropolitano sobre o sistema de Belo Horizonte, a efetiva racionalização do sistema de transporte e, conseqüentemente, a proposição de um amplo sistema de mobilidade para toda a população deverá passar, necessariamente, pelo equacionamento da questão metropolitana, tanto em termos de uma solução operacional conjunta, mas, *principalmente*, através de um sistema totalmente integrado tarifariamente. (BHTRANS, 2010, p.143, grifos da autora)

No excerto acima, extraído da última página do PlanMob-BH, é interessante observar onde está posta a ênfase para se enfrentar os desafios colocados pela metropolização, ou seja, está menos na solução operacional conjunta e mais – a palavra *principalmente* é bastante significativa a este respeito – na integração tarifária. Evidentemente, há razões importantes para este posicionamento, sendo que a principal corresponde ao fato de que pensar em soluções conjuntas para problemas que atravessam as fronteiras delimitadas pelo território implica a necessidade de reconfigurar o jogo de forças entre os entes, o que não é algo do interesse de todos os envolvidos, afinal, além de falar, também é preciso ouvir. Assim, sob a luz de uma política metropolizada de mobilidade, a BHTRANS seria diretamente afetada uma vez que sua esfera de poder decisório necessariamente seria relativizada pois o órgão em questão teria de tomar decisões em conjunto com os órgãos de transporte das demais municipalidades.

A leitura crítica do PlanMob-BH, promovida no interior desta subseção, teve por objetivo evidenciar o significado que o sistema BRT adquire no âmbito da política de mobilidade efetuada pelo poder público da cidade de Belo Horizonte. Neste sentido, as discussões realizadas explicitam um importante conjunto de dinâmicas e problemáticas relativas à implementação do BRT em Belo Horizonte que serão de extrema valia para orientar e organizar a análise a ser empreendida pela presente dissertação. A próxima subseção dá continuidade ao processo de contextualização do BRT em Belo Horizonte e na região metropolitana através da apresentação da estrutura do MOVE.

### **2.2.2. Estrutura e recepção: mesmos corredores, MOVES diferentes**

A discussão realizada durante a subseção anterior procurou observar a maneira segundo a qual a administração pública da cidade de Belo Horizonte, representada institucionalmente pela BHTRANS, compreende a questão da mobilidade urbana. É apenas através da explicitação deste entendimento, assim como de suas problemáticas associadas, que se tornam inteligíveis as motivações, expressas na constituição do PlanMob-BH, para a implementação do sistema BRT na capital mineira. Dando prosseguimento a este movimento, o presente momento do texto pretende dar um passo além e, assim, evidenciar a transformação do planejamento de mobilidade em uma estrutura concreta. Em outras palavras, trata-se da conversão do modelo BRT em MOVE. Na verdade, em MOVES, no plural, uma vez que a ausência de uma consciência metropolitana, conforme indicado anteriormente, implicou uma bipartição do MOVE em duas modalidades autônomas, a saber, a Municipal – em referência à cidade de Belo Horizonte, cuja coordenação ficou a cargo da BHTRANS – e a Metropolitana – em referência às demais cidades da Grande Belo Horizonte e que conta com o gerenciamento da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (SETOP). A existência de um serviço municipal e outro metropolitano é uma característica distintiva do sistema em Belo Horizonte.

Antes de prosseguir, deve-se fazer a ressalva de que a bibliografia a respeito da implementação do MOVE além de escassa, é demasiadamente incompleta, uma vez que focaliza este processo exclusivamente do ponto de vista da municipalidade de Belo Horizonte. Assim, cria-se a impressão de que o MOVE Metropolitano consiste essencialmente em um acoplamento à estrutura e à idealização do MOVE Municipal. Por não haver uma referência bibliográfica capaz de cotejar as diferentes versões desta história, cabe o alerta de que a construção do presente texto enfatizará, sobretudo, a implantação do MOVE Municipal.

A posterior proposição do modelo BRT na cidade de Belo Horizonte se adequa à reformulação do sistema de transportes da capital mineira iniciado em 1997, através do Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Belo Horizonte – também denominado BHBUS. O plano em questão tinha por objetivo a racionalização das linhas de transporte na cidade e seu principal eixo de articulação consistia na construção das estações de integração – também chamadas estações BHBUS. Tais estações seriam responsáveis por organizar e coordenar o fluxo de ônibus segregando as linhas de acordo com a concentração viária. Com este procedimento, estavam plantadas as sementes para a elaboração de um sistema de transportes

baseado na noção de tronco-alimentação. Assim, as linhas alimentadoras se incumbiriam de efetuar os trajetos intra-regionais, ou seja, aqueles que conectariam os bairros à estação de integração mais próxima. No interior das estações haveria a possibilidade de se dar prosseguimento ao percurso – a depender da necessidade de deslocamento do usuário – por intermédio das linhas troncais, isto é, os ônibus de maior capacidade que teriam um atendimento radial ou perimetral. Para tanto, de maneira a facilitar a integração, pretendia-se implementar de maneira conjunta novas tecnologias de cobrança tarifária e de controle operacional da frota. A intenção inicial da BHTRANS era de construir estações de integração em todas as regionais administrativas de Belo Horizonte. Porém, em decorrência da ausência de verbas e de problemas relativos à liberação de terrenos, das nove estações inicialmente planejadas, apenas cinco haviam sido inauguradas até o ano de 2009 – Barreiro, Diamante, São Gabriel, Venda Nova e Vilarinho.

Conforme se pode observar, o plano BHBUS forneceu a estrutura conceitual e material básica para a implantação do BRT em Belo Horizonte. As estações de integração existentes foram adaptadas para o novo sistema, tendo sido construída apenas a estação Pampulha especificamente para esta finalidade.<sup>71</sup> O sistema *Bus Rapid Transit*, neste contexto, ao mesmo tempo em que reforçou a concepção tronco-alimentadora enquanto norte para a política de transportes adotada na capital mineira aprimorou a componente troncal, sobretudo, mediante os adventos da separação física dos ônibus pertencentes ao sistema – em relação aos demais veículos do tráfego misto – e das estações de transferência – em substituição à conformação vigente dos pontos de ônibus. Conforme bem observa Chagas (2014), o aspecto distintivo do BRT – e das modalidades do MOVE, no caso da Grande Belo Horizonte – corresponde ao fato do ingresso dos usuários no sistema troncal não ser feito diretamente pelo ônibus mas, antes, através das estações de integração ou transferência, constituindo, deste modo, um sistema fechado.

No que concerne ao campo das motivações políticas para a adoção do sistema BRT, duas justificativas se destacam. A primeira delas diz respeito ao fato do BRT se constituir como resposta concreta às necessidades de modernização do sistema de transportes na cidade, ainda mais considerando a dificuldade de se promover a extensão das linhas de metrô em Belo Horizonte. A segunda, que se inscreve sob a condição de viabilidade para colocar o BRT em prática, seria a realização, no ano de 2014, da Copa do Mundo de Futebol, que teria Belo

---

<sup>71</sup> Entretanto, no PlanMob-BH (2010), além da estação Pampulha estavam previstas a construção de mais três estações de integração no horizonte de 2014 – Céu Azul, Alípio de Melo e Carlos Luz – e outras três até o final de 2020 – Belvedere, José Cândido e Salgado Filho.

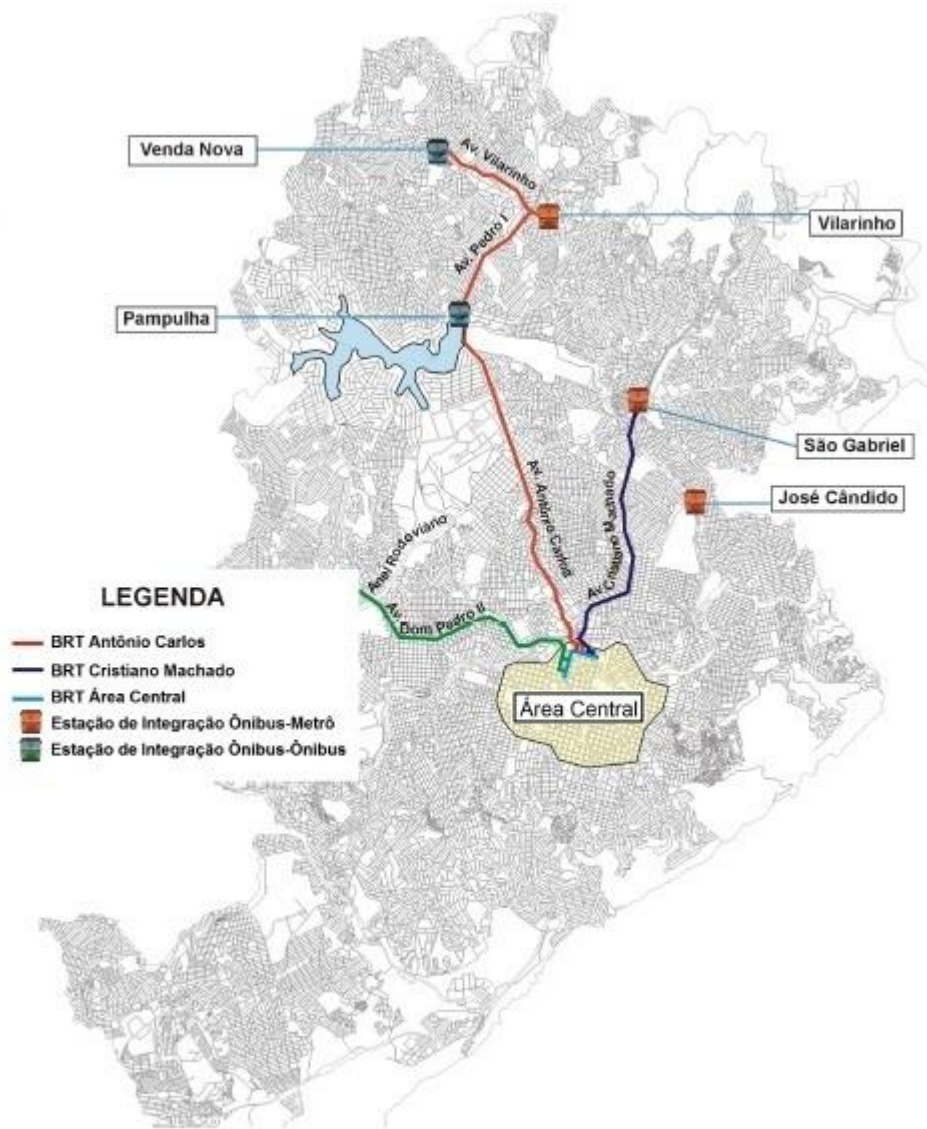
Horizonte como uma de suas onze cidades-sede. A agenda esportiva fez com que o poder público local conseguisse captar do governo federal em 2010, através do chamado Programa de Aceleração do Crescimento, a quantia aproximada de um bilhão de reais a ser destinada para a realização de obras de mobilidade urbana.<sup>72</sup> Com esta provisão de recursos, o BRT foi ganhando finalmente adquirindo os contornos do(s) MOVE(s). O primeiro passo nesta direção foi definir quais corredores seriam adaptados ao novo sistema. Inicialmente havia a pretensão de se efetuar a construção de vias exclusivas em três pontos da cidade de Belo Horizonte, a saber: a) Av. Presidente Antônio Carlos (incluindo em seu trajeto as Avenidas Pedro I e Vilarinho), promovendo a ligação entre o hipercentro e o vetor norte do município; b) Av. Cristiano Machado, aproveitando o corredor exclusivo para ônibus já existente de maneira a conectar com mais rapidez o hipercentro às regionais Nordeste e Norte; c) Av. Carlos Luz/ Av. Pedro II, visando interligar o hipercentro às regiões Noroeste e Pampulha. Entretanto, questionamentos por parte dos comerciantes da Av. Pedro II demoveram o poder público municipal da ideia de se construir um corredor exclusivo, sendo delimitada, posteriormente, apenas uma faixa preferencial para ônibus.

Além dos corredores Antônio Carlos e Cristiano Machado, também foi adicionado um terceiro corredor, o rotor da área central, constituído pelas avenidas Paraná e Santos Dumont que tinha o propósito de servir tanto como ponto de conexão entre os dois principais corredores do sistema como seria o local de retorno para as linhas do MOVE regressarem aos seus corredores de origem. De maneira a conferir materialidade ao sistema, foi necessária a realização de diversas intervenções viárias complementares, dentre as quais se podem mencionar: a) reorganização da circulação e semaforização da praça Hugo Werneck; b) implantação de faixas exclusivas ao longo de vias fora do rotor das avenidas Santos Dumont e Paraná, incluindo as avenidas Augusto de Lima e Alfredo Balena; c) intervenções complexas como viadutos, trincheiras e pistas exclusivas ao longo dos corredores estruturais.

---

<sup>72</sup> Em 2013, sob o governo da então presidenta Dilma Rousseff, a cidade de Belo Horizonte recebeu um aditivo de 2,5 bilhões para dar continuidade às obras de mobilidade previstas para o horizonte de 2014. Extraído de <http://www.pac.gov.br/noticia/fba263a0> (consultado em 24 de janeiro de 2018).

Figura 9 - Corredores do MOVE em Belo Horizonte



Fonte: Chagas (2014, p. 45)

Em agosto de 2013, meses após vazarem as imagens das primeiras estações de transferência que estavam recebendo acabamento, a prefeitura oficializou o batismo do modelo BRT belo-horizontino de MOVE e abriu um edital destinado a elaboração visual do sistema. Acerca do nome escolhido, o então presidente da BHTRANS à época, Ramon Vitor César, afirmou que a razão que levou a escolha em questão consistiu no fato de que este título sugeria deslocamento, a movimentação de um local a outro. A este propósito, o *slogan* “MOVE: você e a cidade”, adotado para promover a campanha do novo sistema de transporte, visava a construir, simultaneamente, uma conexão tanto o usuário tanto enquanto indivíduo como membro de uma coletividade maior. Por fim, uma última justificativa para a escolha por MOVE consiste no fato de que esta palavra possui grafia idêntica em português, espanhol e

inglês, fornecendo um senso de localização a potenciais usuários de outras partes do globo. O MOVE iniciou sua operação no dia 8 de março de 2014 com as inaugurações do corredor Cristiano Machado e do rotor da área central. Em junho do mesmo ano o corredor Antônio Carlos entrou em funcionamento.

No que concerne especificamente às vias segregadas, o sistema atualmente conta com aproximadamente 23km de corredor. O maior deles, o Antônio Carlos, possui 14,7km e ao longo de sua extensão estão situadas 25 estações de transferência – quatro na Av. Vilarinho, seis na Av. D. Pedro I e quatorze na Av. Antônio Carlos; a vigésima-quinta é o Complexo Viário da Lagoinha, que possibilita ao usuário o acesso à Estação Lagoinha do metrô – que atendem a uma demanda diária de 320.000 usuários. Deve-se ponderar que destes 14,7km, 13,6km são efetivamente segregados – o 1,1km do corredor que não possui separação física corresponde ao trecho da Av. Vilarinho, cuja discriminação viária preferencial foi realizada através de pintura sobre o pavimento. A separação média entre cada estação de transferência é de 525m, uma distância apropriada para o ingresso de usuários através da caminhada (ITDP, 2015).

Ainda a respeito do acesso a pé, convém ressaltar que o posicionamento das estações ao longo do corredor Antônio Carlos é bastante apropriado uma vez que estas se encontram posicionadas próximas aos semáforos da via. Ademais, este corredor está interligado a três estações de integração, quais sejam, Pampulha, Venda Nova e Vilarinho – sendo que esta última também possui conexão com a estação de metrô de mesmo nome. Em relação à estrutura física, o corredor Antônio Carlos possui pontos de ultrapassagem em todas as suas estações e quase todo o seu pavimento é de concreto – à exceção do trecho da Av. Vilarinho, no qual apenas o pavimento das estações é de concreto, sendo a pista de rolamento feita de asfalto.<sup>73</sup> O corredor Cristiano Machado, por sua vez, possui 7,1km de extensão – sendo 6,45km segregados – e é percorrido diariamente por cerca de 185 mil usuários. Sua trajetória é totalmente formada por pistas duplicadas e contempla a existência de nove estações de transferência. O espaçamento médio entre tais estações de 780m. Se a localização das estações de transferência no corredor Antônio Carlos é convidativa ao ingresso de usuários a pé, considerando estritamente a dimensão morfológica do trânsito, aquelas pertencentes ao corredor Cristiano Machado o são menos. Isso não se deve apenas à distância entre estações

---

<sup>73</sup> O pavimento constitui questão significativa para o BRT principalmente por conta do embarque em nível. Como o pavimento asfáltico tem uma tendência maior a ceder, o mais apropriado a ser utilizado é o concreto, pois este evitaria, a curto prazo, qualquer diferença na altura entre o piso dos ônibus e o piso da plataforma, evitando assim acidentes. Além disso, sendo um pavimento de melhor qualidade, o uso do concreto na pista de rolamento é medida importante para manter a qualidade da performance de aceleração dos ônibus do sistema ao longo do corredor.

ser maior, mas, sobretudo, por conta da necessidade da utilização de passarelas, por parte dos usuários, a fim de que consigam ingressar ao sistema. O ponto de origem do corredor Cristiano Machado é a estação de integração São Gabriel, que possui conexão com o metrô. Convém mencionar que toda a extensão do corredor em questão é pavimentada por concreto, aspecto este que confere um desempenho superior aos ônibus que percorrem este intervalo do MOVE. Por último, ao longo dos seus 1,3km, o corredor da área central é coberto por seis estações de transferência – espaçadas entre si a uma distância média de 215m – e possui demanda diária estimada em 37 mil usuários.

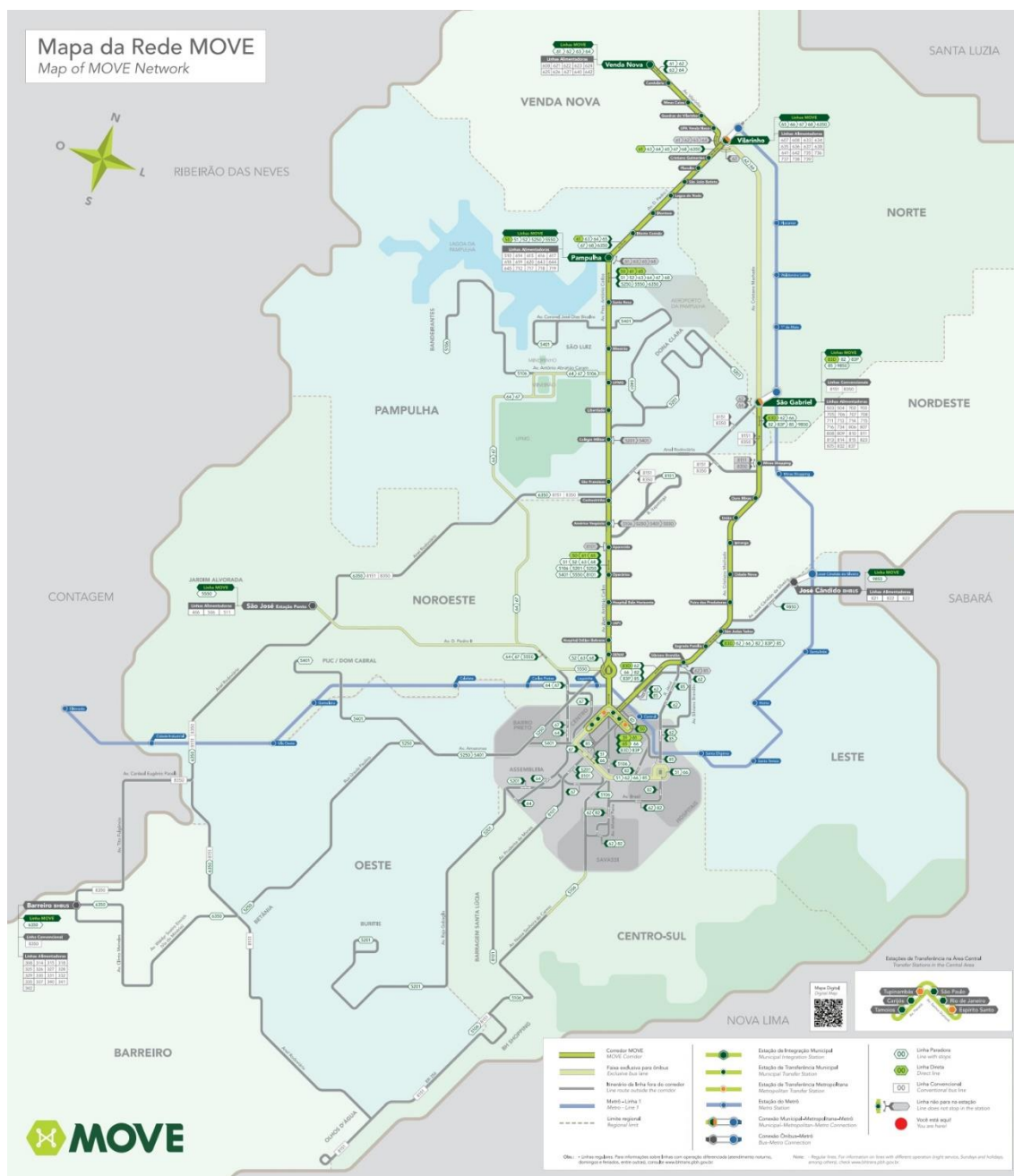
A existência de pontos de ultrapassagem nas estações de transferência do corredor Antônio Carlos assim como a pista inteiramente duplicada do corredor Cristiano Machado permite uma maior variabilidade de serviços de transporte prestados pelo MOVE. Assim, além das linhas paradoras, também se torna possível a elaboração de linhas expressas, isto é, aquelas responsáveis por efetuarem o trajeto do corredor sem efetuar paradas pelas estações de transferência. Chagas (2014) recorda o fato de um número considerável de linhas troncais possuírem um caráter misto,<sup>74</sup> ou seja, efetuam uma parte de seu itinerário no interior dos corredores segregados e a outra de maneira conjunta com o tráfego misto – podendo, em algumas vias específicas, valerem-se da presença de faixas preferenciais para ônibus. Um caso particular de linha portadora de um caráter misto são as chamadas diametrais. Trata-se de linhas que partem dos bairros adjacentes, ingressam nas vias segregadas, percorrem um trecho específico do corredor e seguem em direção a áreas que não são diretamente atendidas por linhas das estações de integração MOVE (ITDP, 2015).

---

<sup>74</sup> Esta conformação mista implica em um desenho particular dos ônibus em questão, afinal, estes deverão possuir portas em ambos os lados, pois tanto irão efetuar paradas em estações como em pontos de embarque convencionais.



Figura 10 - Mapa da Rede MOVE



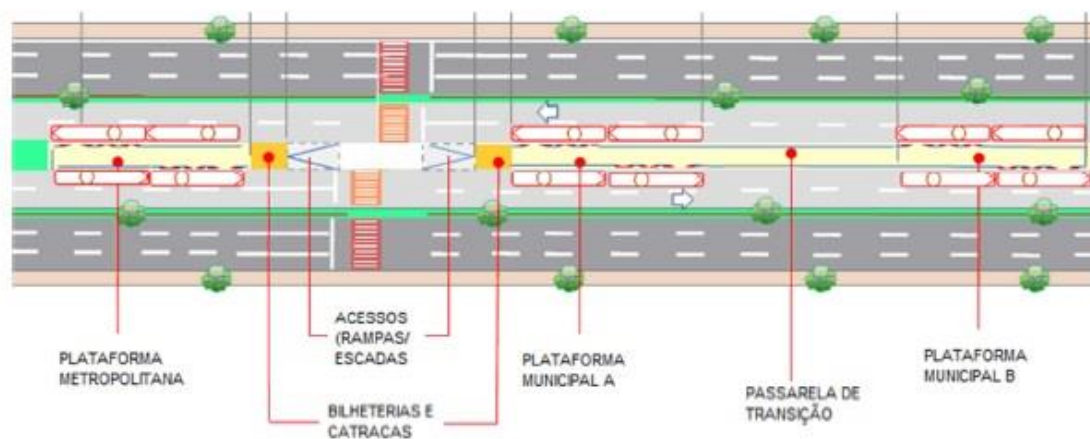
Fonte: BHTRANS<sup>75</sup>

A estrutura viária acima descrita, no entanto, não é preenchida por um único sistema de transportes integrado, senão por dois subsistemas independentes: o primeiro, intitulado MOVE Municipal, está vinculado à política de mobilidade executada pela municipalidade através da figura institucional da BHTRANS enquanto o segundo, denominado MOVE Metropolitano, insere-se no âmbito do planejamento estadual para o setor em questão, a cargo

<sup>75</sup> [http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/dl/Temas/Onibus/MOVE/MOVE-informacoes-corredores/MAPADAREDEMOVE%20\\_NEW.pdf](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/dl/Temas/Onibus/MOVE/MOVE-informacoes-corredores/MAPADAREDEMOVE%20_NEW.pdf)

da SETOP. Conforme já observado, este modelo de gestão ocorre em virtude da existência de um impasse entre o município de Belo Horizonte e o governo do estado de Minas Gerais acerca do manejo político do processo de metropolização, o que inviabiliza a existência de um órgão específico capaz de gerenciar o sistema MOVE de maneira unitária.

Figura 11 - Esquema da estação UFMG do MOVE



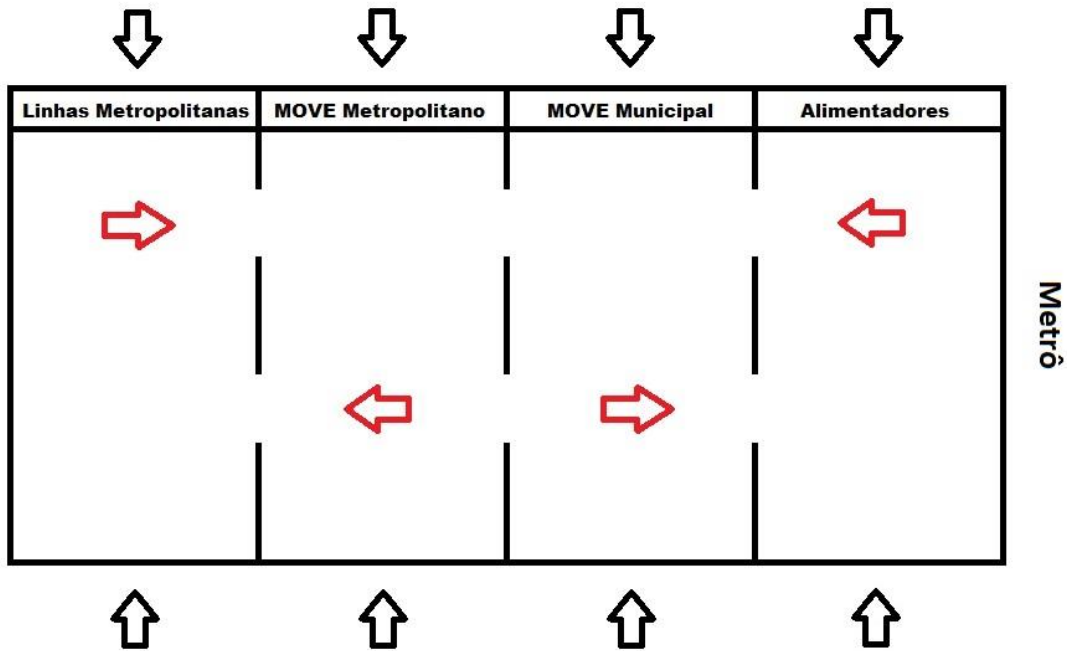
Fonte: Chagas (2014, p. 46)

A infraestrutura, portanto, foi concebida de maneira a preservar a autonomia de cada um destes subsistemas. Isto se traduz na separação dos pontos de transferência posicionados junto aos corredores, como pode ser atestado na imagem acima. Desta forma, a cada plataforma de embarque municipal corresponde uma metropolitana com o mesmo nome,<sup>76</sup> cada qual com sua estrutura de controle específica – bilheterias e catracas. Disso, conclui-se que o sistema de bilhetagem e, por consequência, o tarifário não está integrado, de modo que caso um usuário precise migrar de um subsistema para o outro terá de pagar integralmente a tarifa correspondente. Neste sentido, não é incomum encontrar usuários que, para executar suas mobilidades cotidianas, disponham dos dois cartões de pagamento, quais sejam, o BHBUS – que corresponde ao MOVE Municipal – e o Ótimo – que integra o MOVE Metropolitano. Cabe ressaltar ainda que cada modalidade do MOVE possui uma frota de ônibus específica formada por veículos articulados – com quatro portas à esquerda e sem cobrador –, articulados mistos – com quatro portas à esquerda, três à direita e com cobrador – e Padron mistos – com 3 portas à direita e duas à esquerda.

<sup>76</sup> A exceção a este procedimento ocorre no corredor da área central, ocupado por quatro estações municipais e dois terminais metropolitanos.

A própria denominação para os pontos de embarque – sejam de integração ou de transferência – em cada um destes subsistemas é diferente: no caso do MOVE Municipal a nomenclatura utilizada é *estação* enquanto no MOVE Metropolitano tais pontos são chamados *terminais*. À exceção das estações Pampulha e Venda Nova, os demais pontos de integração ao longo dos corredores Cristiano Machado – São Gabriel – e Antônio Carlos – Vilarinho – são simultaneamente terminais e estações e, por conta disso, têm seu uso compartilhado,<sup>77</sup> embora de forma segregada, entre o MOVE Municipal e o MOVE Metropolitano. O esquema abaixo apresenta uma estrutura de integração de utilização mista.

Figura 12 - Esquema de um Terminal/Estação de Integração



Fonte: Elaboração própria

Em princípio, existem três possibilidades de ingresso para os usuários adentrarem no ponto de integração mista. O primeiro deles consiste no acesso realizado através da caminhada até a plataforma desejada. O segundo consiste no acesso mediante a utilização do

<sup>77</sup> Dos 34 municípios que compõem a Região Metropolitana, 14 estão integrados aos MOVE Metropolitano - Caeté, Capim Branco, Confins, Jaboticatubas, Lagoa Santa, Matozinhos, Nova União, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves, Santa Luzia, São José da Lapa, Taquaraçu de Minas, Vespasiano e Sabará. Além dos pontos de integração compartilhados, o MOVE Metropolitano também conta com quatro terminais de integração exclusivos: São Benedito (em Santa Luzia), Justinópolis (em Ribeirão das Neves), Morro Alto (em Vespasiano) e Bernardo Monteiro (na região Hospitalar de Belo Horizonte). O último aponta para uma nova tendência na elaboração de terminais de integração do MOVE Metropolitano, a saber, a construção de unidades de menor capacidade, mais enxutas e flexíveis e com melhor capacidade operacional – as chamadas ilhas de integração. Extraído de <http://blogs.uai.com.br/faixaexclusiva/setop-reestruturara-rede-do-move-e-terminais-metropolitanos/> (consultado em 27 de janeiro de 2018).

sistema metroviário. O terceiro, representado pelas setas pretas, diz respeito à entrada no interior de cada uma das seções da estação por intermédio da utilização de linhas de ônibus. Os espaços em branco referem-se às catracas que separam o fluxo de entrada e saída de usuários – sinalizado pelas setas vermelhas – de cada uma das seções da estrutura física. Se um passageiro entra no terminal através da utilização de uma das linhas metropolitanas e deseja acessar o MOVE Metropolitano, ele precisa fazer a passagem entre estes dois pontos por meio de catracas. Caso possua o cartão Ótimo, apenas realizará a validação de seu ingresso no interior do sistema MOVE e nada mais pagará por isso. Entretanto, caso tenha pago a tarifa em dinheiro, o mesmo passageiro terá de comprar um bilhete adicional para entrar no MOVE Metropolitano.<sup>78</sup> A mesma analogia vale para o caso do MOVE Municipal, porém com uma diferença tributária específica: o passageiro que entra em uma linha alimentadora que desembarca em uma estação de transferência não efetua o pagamento da tarifa completa do MOVE – atualmente R\$ 4,05 – mas apenas o valor correspondente ao trecho que o leva até a referida estação – atualmente R\$ 2,85. Caso pretenda ingressar no MOVE municipal e seja portador do cartão BHBUS, pagará apenas o valor complementar aos R\$ 4,05, isto é, R\$ 1,20. Entretanto, caso tenha de efetuar o pagamento da tarifa em dinheiro, não será contemplado com a integração tarifária e terá de desembolsar, além dos R\$ 2,85 do primeiro trecho da viagem, R\$ 4,05 para ingressar na plataforma do MOVE Municipal, totalizando um valor agregado de R\$ 6,90. A integração das linhas de metrô com o MOVE Municipal não está baseada na regra da proporção da tarifa cheia de R\$ 4,05 reais. Assim, em vez de se pagar apenas o complemento dos R\$ 1,80 – valor atual dos bilhetes de metrô – o usuário que realizar a integração através do cartão BHBUS terá de pagar o valor adicional de R\$ 3,15 para adentrar no MOVE, totalizando R\$ 4,95 para o deslocamento combinado.<sup>79</sup>

Transcorrido um ano desde a implantação do sistema MOVE na cidade de Belo Horizonte, começaram a ser divulgados nos veículos de comunicação e em publicações especializadas os primeiros balanços a respeito desta nova concepção de transporte público, considerando tanto a perspectiva dos usuários como as avaliações institucionais. A opinião dos passageiros, expressa em matérias jornalísticas publicadas pelos veículos Estado de Minas

---

<sup>78</sup> No caso do MOVE Metropolitano, não existe um valor único para todas as linhas alimentadoras do sistema. O preço do bilhete, portanto, depende do lugar de origem/destino do usuário.

<sup>79</sup> Um aspecto interessante de ser considerado consiste no fato de que a política de integração tarifária aplicada pela municipalidade de Belo Horizonte prevê descontos limitados exclusivamente uma combinação de dois modais distintos. Desta maneira, um usuário que, por exemplo, tenha entrado em uma linha alimentadora, ingressado em uma linha troncal do MOVE, mas que precise acessar um terceiro ônibus fora do sistema do MOVE só obterá a integração tarifária na combinação dos dois primeiros modais, tendo de pagar uma tarifa integral no terceiro embarque. Para conferir a tabela com os valores de combinações tarifárias aplicados atualmente pela cidade de Belo Horizonte, conferir o Apêndice 1.

- *MOVE oferece conforto e rapidez, mas ainda há filas, superlotação e baldeação*<sup>80</sup> – e G1 Minas Gerais – *MOVE de BH completa um ano ainda com muitos problemas*<sup>81</sup> – ressalta a ambivalência presente na avaliação feita pelos usuários do sistema. Na esfera das virtudes, os principais argumentos consistem no conforto dos novos ônibus do sistema e na velocidade das viagens. A presença de ar condicionado no interior dos veículos, sobretudo nos dias com temperatura mais elevada, costuma ser enfatizado como um importante ponto positivo para o uso MOVE. No que concerne à velocidade, a prioridade de passagem proporcionada pelas vias fisicamente segregadas aumenta bastante a velocidade média quando comparado com a dinâmica de tráfego misto própria do modelo anterior à implementação do BRT nos corredores Cristiano Machado e Antônio Carlos. Enquanto nas pistas mistas do centro da cidade a média de velocidade dos ônibus costuma girar em torno dos 17km/h, as linhas troncais paradoras dos corredores exclusivos atingem cifras próximas aos 30km/h e as linhas troncais expressas, por seu turno, chegam a alcançar a velocidade de 44km/h. A diminuição temporal proveniente do uso do MOVE costuma oscilar entre 30% e 50% do valor quando se considera a execução do mesmo trajeto antes da implementação do MOVE.

Entretanto, a opinião dos usuários evidencia que nem tudo são flores no sistema MOVE. O mais curioso é que as duas principais fontes de reclamação dos usuários – e que até o presente momento, no começo do ano de 2018, não foram sanadas, como atestam publicações jornalísticas mais recentes<sup>82</sup> – já haviam sido previstas pelo PlanMob-BH sob a

---

<sup>80</sup> Extraído de [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/03/02/interna\\_gerais,623053/move-em-mao-dupla.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/03/02/interna_gerais,623053/move-em-mao-dupla.shtml) (consultado em 27 de janeiro de 2018).

<sup>81</sup> Extraído de <http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2015/03/move-de-bh-completa-um-ano-ainda-com-muitos-problemas.html> (consultado em 27 de janeiro de 2018)

<sup>82</sup> Em matéria difundida no dia 10 de fevereiro de 2017 pela segunda edição do telejornal MGTV, transmitido pela Globo Minas, evidenciam-se problemas enfrentados pelos usuários do MOVE para acessar o sistema. Os passageiros dos ônibus que param na via 240 e pretendem ingressar na Estação São Gabriel não costumam utilizar a passarela e, assim, sujeitam-se a um maior risco de acidentes ao utilizar a rua para atravessar, uma vez que assim tem que se deslocar uma distância muito menor para alcançar a Estação. Não há nenhuma sinalização que confira prioridade de passagem aos pedestres neste trecho da rua. Na Estação Pampulha, por sua vez, algumas das escadas rolantes não estavam funcionando. Havia também catracas inativas que obrigavam os usuários a percorrer caminhos mais longos até encontrarem catracas capazes de prover o acesso ao MOVE. Além disso, não existe uma facilidade na combinação entre o uso de automóveis e o MOVE, visto que o estacionamento inferior não possui cabine por perto para se adquirir o talão do rotativo, o que certamente contribui em certa medida para estimular o uso de automóveis nos trajetos diretos ao centro de Belo Horizonte. Por fim, os usuários reclamam sobre a questão da segurança no local, fato este reforçado visualmente ao se mostrar tanto partes da estação que estavam pichadas e quanto locais utilizados como abrigo por moradores de rua. Extraído de <http://g1.globo.com/minas-gerais/mgtv-2edicao/videos/t/edicoes/v/usuarios-reclamam-de-problemas-nas-estacoes-do-move-em-belo-horizonte/5644207/> (consultado em 27 de janeiro de 2018).

Em outra oportunidade, a matéria veiculada no dia 19 de abril de 2017 pela primeira edição do telejornal MGTV, transmitido pela Globo Minas, a cobertura se focaliza especificamente nos problemas enfrentados pelos usuários da Estação São Gabriel. Dentre os problemas mencionados estão: 1) a dificuldade para o ingresso nos ônibus, dada a enorme quantidade de passageiros; 2) pequena quantidade de ônibus; 3) problemas relativos ao acesso de pessoas portadoras de mobilidade reduzida – tanto efetivamente no ingresso aos veículos, como na estrutura de coordenação da estação, expressa pela descontinuidade do piso especial para guiar os deficientes visuais; 4)

condição de fatores determinantes para o sucesso ou eventual fracasso da implementação de um sistema BRT na cidade de Belo Horizonte – e, por tabela, nas demais cidades que compõem a Região Metropolitana de Belo Horizonte:

1) Inicialmente, por definição, a lógica da tronco-alimentação provoca um maior número de transferências. Portanto, os pontos de integração devem ser projetados para que as transferências sejam realizadas com conforto, segurança e rapidez, de modo a não gerar penalidades aos usuários. 2) A capacidade de um sistema troncal está limitada pela capacidade dos pontos de embarque e desembarque de passageiros. A alternativa de pagamento externo aos veículos do sistema troncal tem se mostrado bastante efetiva neste sentido. Essa estratégia, ao reduzir os atrasos no sistema, gera redução nos custos operacionais na medida em que permite a operação com uma frota otimizada e aumenta o conforto dos usuários, uma vez que as operações de embarque e desembarque tornam-se extremamente rápidas (BHTRANS, 2010, p. 18).

Uma ala de passageiros descontentes chama a atenção, primeiramente, para a ausência de uma sincronia mais fina entre as linhas troncais e alimentadoras, o que acaba por anular, em alguma medida, o tempo ganho por conta do transbordo mais rápido por conta da existência das vias segregadas. Essa ala de usuários, inclusive, costuma demonstrar mais apreço pelo modelo de transportes anterior no qual utilizavam apenas um ônibus para alcançar o destino pretendido. A baldeação, para essa parcela de passageiros, portanto, é vista como um fator negativo advindo da implementação do MOVE, conforme se pode atestar na declaração do confeitoiro Fabiano Campos de Souza, entrevistado para a matéria do jornal Estado de Minas: “antes resolvia tudo com um ônibus e agora preciso pegar três, dependendo do lugar para aonde vou. E o pior é que se estou em Venda Nova e quero ir para outro lugar da região, preciso pegar um ônibus do bairro para a estação e voltar para Venda Nova. A

---

problemas de manutenção da estação – elevadores que não funcionam, escadas rolantes paradas, falta de higienização dos banheiros, ausência de extintores na estação. A conclusão do relato é que os problemas, que existiam desde a inauguração do MOVE, em vez de serem sanados ou minorados foram, na verdade, amplificados. Extraído de <http://g1.globo.com/minas-gerais/mgtv-1-edicao/videos/t/edicoes/v/usuarios-do-move-reclamam-de-problemas-que-parecem-nao-ter-solucao-em-estacoes-de-bh/5812893/> (consultado em 27 de janeiro de 2018).

Finalmente a matéria transmitida no dia 12 de abril de 2017 pelo programa Balanço Geral MG, da Rede Record, a ênfase está posta nos problemas enfrentados pelos usuários do MOVE Metropolitano no terminal de transferência Alvorada, localizado no município de Santa Luzia. As reclamações se referem majoritariamente à pequena dimensão da cabine, incapaz de abrigar adequadamente a alta demanda de usuários, composta por moradores de quatro bairros que ficam nos arredores daquela região. Marisa Gomes Silva, membro da comissão de usuários do MOVE Metropolitano, critica a implantação vertical da cabine. Segundo a representantes, não foram realizados estudos de viabilidade e capacidade e tampouco foi realizada qualquer consulta à população sobre a implementação do terminal. Estruturalmente, uma fonte de conflito visível consiste na mistura, sobretudo nos horários de maior movimento, entre as filas de ingresso aos ônibus, as filas para recarga no interior do terminal e o desembarque de passageiros em um espaço exíguo. A sobreposição de filas, eventualmente, impede o acesso dos usuários aos ônibus que se acoplam ao terminal, o que acarreta em uma grande perda de tempo, pois os passageiros precisam aguardar pelo veículo seguinte. Extraído de <https://noticias.r7.com/minas-gerais/balanco-geral-mg/videos/usuarios-do-move-reclamam-de-filas-e-estacao-lotada-em-santa-luzia-mg-12042017> (consultado em 27 de janeiro de 2018).

gente anda para trás”. A outra fonte prioritária de reclamações advém, por consequência, da estrutura muitas vezes precária das estações/terminais de integração e transferência, incapazes de lidar de maneira satisfatória com a alta demanda de usuários principalmente nos momentos de maior necessidade de trânsito ao longo do dia. As cabines de embarque, neste contexto, não têm espaço suficiente para promover um fluxo direcionado e confortável entre os usuários que ingressarão no ônibus quando confrontados com aqueles que sairão do mesmo em uma dada estação. Os usuários tendem a ficar espremidos nestes espaços e há uma dificuldade em se realizar a formação adequada das filas de embarque. A superlotação dos ônibus – estreitamente relacionada à quantidade insuficiente de efetivo –, os defeitos nas portas das estações – que, apesar de serem automáticas em um grande número de casos precisam ser abertas de maneira manual seja por funcionários do MOVE, seja pelos próprios usuários – e a preocupação com a segurança no interior da cabine e nas imediações também integram o painel das principais queixas relatadas.

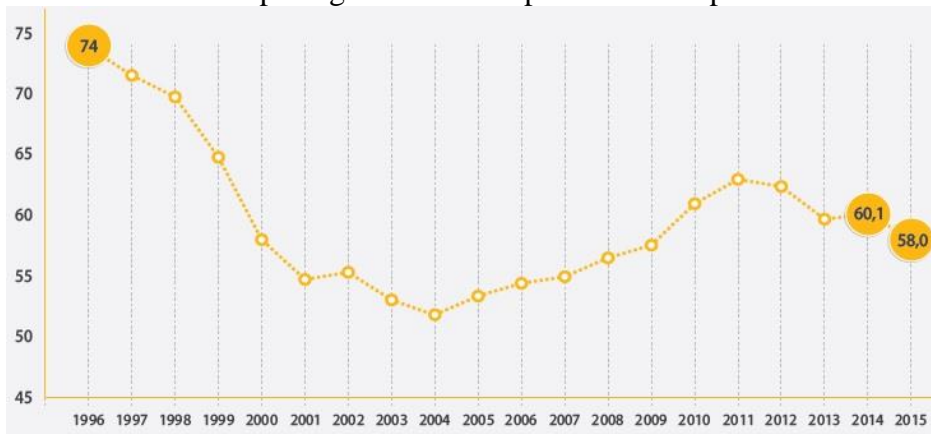
No âmbito das avaliações institucionais, destacam-se os dados presentes no Balanço de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte<sup>83</sup> (BHTRANS, 2016) publicado em 2016 com informações referentes ao ano base de 2015 – o relatório mais recente disponível a respeito da política de mobilidade urbana implementada na capital mineira – e o relatório de recomendações sobre o BRT Antônio Carlos (ITDP, 2015), tendo como base o MOVE Municipal, apresentado pelo ITDP.

Sobre o documento apresentado pela BHTRANS, para os propósitos desta dissertação, o aspecto mais importante a ser explicitado consiste na observação da taxa de passageiros em transporte coletivo. Os dados que embasam a construção do gráfico abaixo, há que se ressaltar, referem-se a pesquisas de tendência realizadas anualmente pela BHTRANS.

---

<sup>83</sup> “O Balanço Anual da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte 2016 (ano-base 2015), ou simplesmente *Balanço 2016*, tem como objetivo principal possibilitar o monitoramento da implementação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH, no que se refere à operacionalização de suas estratégias e resultados” (BHTRANS, 2016, p.5).

Gráfico 6 - Taxa de passageiros em transporte coletivo por 100 habitantes

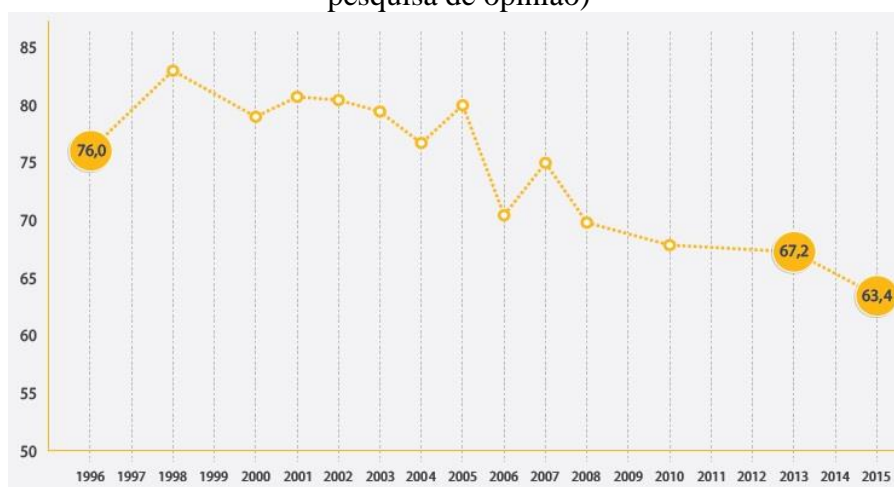


Fonte: BHTRANS (2016)

Preliminarmente, a título de contextualização, a queda abrupta apresentada no gráfico entre o final dos anos de 1990 e meados dos anos 2000 ocorreu por conta da concorrência do transporte público formal em Belo Horizonte com o transporte clandestino, criando uma falsa sensação de diminuição do uso de transporte coletivo por parte dos usuários no período de tempo em questão. Por outro lado, também não se deve negligenciar o fato de que a partir da segunda metade dos anos 2000 houve um aumento substancial na frota de veículos individuais no Brasil, de maneira geral, e em Belo Horizonte, de forma particular. Dentre os fatores que ajudam a compreender esta reconfiguração da malha viária estão o aumento da renda da população – possibilitado pelo crescimento econômico do país entre 2004 e 2012 – associado a maiores facilidades para aquisição do veículo – como redução de taxas de financiamento e alongamento dos prazos de pagamento. No que concerne, em particular ao problema de pesquisa em questão, há de se observar que se a introdução do MOVE acarretou em um aumento discreto da taxa de passageiros no ano de 2014, em compensação em 2015 houve um recuo na utilização para um patamar menor do que o ano de 2013. A novidade introduzida pelo MOVE, neste sentido, não foi suficiente, por si mesma, para estimular os indivíduos, de maneira consistente, a abrir mão da utilização preferencial pelo transporte privado. Em consonância com o gráfico acima, o percentual de participação do transporte coletivo na divisão modal também caiu no período compreendido entre 2013 e 2015.



Gráfico 7 - Percentual de participação do transporte coletivo na divisão modal (segundo pesquisa de opinião)



Fonte: BHTRANS (2016)

O gráfico acima, baseado em uma pesquisa de opinião feita com os usuários do sistema de transportes, também ajuda a desfazer a ilusória tendência de queda abrupta do transporte coletivo entre o final dos anos 90 e meados dos anos 2000 presente no Gráfico 6. Deve-se ressaltar, ainda sobre o Gráfico 7 o fato, explicitado pelo Balanço de 2016, segundo o qual no ano de 2014 a pesquisa de opinião em questão não foi realizada – o que ajuda a explicar a inexistência de uma elevação, ainda que pequena, da participação do transporte coletivo com a inauguração do sistema MOVE.

Por fim, o ITDP produziu um relatório no ano de 2015 em que explicava os motivos que levaram a instituição em questão a emitir um certificado prata para o corredor MOVE Antônio Carlos no que diz respeito à definição do padrão BRT de qualidade. O documento observa que, estruturalmente, o corredor em questão, a exemplo do Cristiano Machado, teria condições de receber o certificado ouro. No entanto, esta condecoração não foi aferida por conta de descontos sofridos na pontuação do MOVE Antônio Carlos vinculadas, sobretudo, à infraestrutura vinculada ao conceito do BRT. Um primeiro fator de desconto se refere ao trecho da Av. Vilarinho, pois este não possui segregação física da pista, permitindo que eventualmente veículos do transporte misto utilizem a faixa preferencial para o MOVE, diminuindo o desempenho do sistema. Além disso, existem dois problemas adicionais relacionados ao trecho em questão. O primeiro deles, já mencionado, refere-se à pavimentação de concreto ser limitada às estações de transferência, não cobrindo também a pista de rolamento. O segundo, por sua vez, corresponde ao posicionamento das estações. À diferença do restante do corredor, as estações de transferência da Av. Vilarinho não são

centrais, mas laterais, o que dificulta ao passageiro o acesso aos ônibus nos dois sentidos do corredor.

Outro alvo de ponderação no relatório do ITDP é a infraestrutura das estações. O mobiliário interno é insuficiente, afinal, estas não dispõem de amenidades para os passageiros como assentos ou bebedouros e tampouco de serviços públicos e privados – emissão de documentos, comércio. Além disso, faltam estruturas que facilitem a formação de todas as modalidades existentes de filas – preferencial, sentado, em pé, em pé em veículo cheio. Neste sentido, nas estações só existem elementos de distinção de fila para a modalidade preferencial, o que dificulta a localização dos usuários quanto às outras modalidades possíveis. Um grave problema levantado pelo documento é a existência, em cerca de 20% dos ônibus observados durante o estudo, de um vão significativo entre a plataforma de embarque e o veículo que se acopla à estação, o que aponta para um risco significativo de acidentes. O ITDP censura a iniciativa do poder público municipal de Belo Horizonte em tentar responsabilizar o usuário, através de campanhas publicitárias sobre o assunto em questão, pelos acidentes que são causados, na verdade, pela falha de desenho. Ademais, a organização não governamental também destaca a recorrente falta de funcionamento das portas automáticas em todas as estações deste corredor, que precisam ser abertas manualmente.

Ainda no que tange às estações, se por um lado o relatório reconhece que elas estão bem localizadas em referência à estrutura do trânsito – geralmente estão posicionadas em lugares próximos aos semáforos, o que facilita o acesso através da caminhada –, por outro alerta que, do ponto de vista da urbanidade, a localização das estações se revela tanto quanto problemática. Isto porque os entornos imediatos das Av. Antônio Carlos e Pedro I, por haver a presença de uma via expressa, não são amigáveis a caminhada, afinal, há pouca atividade e circulação de pessoas ao longo da extensão referida, o que contribui para perpetuar no usuário uma maior sensação de insegurança. Na Av. Pedro I o documento assinala a má conservação das estações, com pichações tanto na parte interna como na externa. Além disso, o relatório também alerta para o estado ruim de conservação das calçadas do referido trecho.

O pequeno esforço para a integração multimodal entre o sistema MOVE e a utilização das bicicletas como alimentadores foi outro assunto abordado no relatório. Além da ausência de bicicletários próximos às estações de transferência MOVE, o ITDP conclui que não há um esforço efetivo por parte da municipalidade em integrar a bicicleta ao trânsito. Assim, o meio de transporte em questão acaba relegado apenas ao lazer e à prática dos exercícios físicos. Ainda a respeito da integração multimodal, o ITDP também sugere a integração tarifária plena – e não apenas vinculada a 50% de desconto, como ocorre atualmente – entre o MOVE e as

estações de Metrô Vilarinho (no corredor Antônio Carlos) e São Gabriel (no corredor Cristiano Machado). A ponderação final do relatório aponta para a superlotação do MOVE principalmente nos horários de pico e em particular nas estações finais da Av. Vilarinho e Pedro I.

Terminada a apresentação dos pontos críticos do corredor Antônio Carlos do MOVE Municipal realizada pelo ITDP, encerra-se o presente capítulo. O movimento realizado nesta escrita procurou explorar a temática do BRT através de aproximações sucessivas ao objeto de estudo, de modo a, inicialmente, reconhecer o caráter complexo e multifacetado da implementação de um sistema de BRT para, em seguida, se debruçar sobre a implantação específica deste modelo em Belo Horizonte e nas demais cidades que compõem a Região Metropolitana de modo a oferecer elementos importantes para a análise das práticas de mobilidade das mulheres que utilizam o MOVE Municipal e Metropolitano.



### 3. A PESQUISA EM MOVIMENTO: NOTAS METODOLÓGICAS

Em “Mobilidade: uma abordagem sistêmica” no livro *Cidade e Movimento* (BALBIM; KRAUSE; CUNHA LINKE, 2016), Renato Balbim (2016) chama a atenção para um aspecto importante e frequentemente negligenciado no estudo das práticas de mobilidade, a saber, a imprecisão conceitual do termo em questão. A ausência de uma delimitação mais precisa faz com que a mobilidade, quando entregue à polissemia, possa se referir a noções e conceitos de naturezas muito distintas. O tipo de abordagem que será acionado para o estudo da mobilidade é, portanto, diretamente tributário da maneira segundo a qual este conceito é definido. Em consonância com esta advertência, a primeira subseção fornecerá um pequeno panorama sobre o tratamento metodológico usualmente adotado para trabalhar a temática da mobilidade.

Para tanto, o ponto de partida consistirá em se descrever como a mobilidade tem sido compreendida desde a perspectiva da engenharia, abordagem esta que, preferencialmente, tem guiado o planejamento e a execução das políticas públicas no setor dos transportes. Esta discussão pretende levantar questionamentos que permitam apreender o fenômeno da mobilidade de um ponto de vista mais dinâmico, ressaltando efetivamente sua condição de objeto móvel. Uma vez arado o terreno, na subseção seguinte será apresentada a estratégia metodológica construída por esta dissertação para compreender de maneira mais plena como se constituem as mobilidades performadas pelas mulheres na região da grande Belo Horizonte, com ênfase prioritária na apropriação do sistema MOVE.

#### 3.1. À procura de metodologias móveis para sujeitos móveis

O termo *mobilidade* é confundido, muitas vezes, com outros conceitos como transporte, circulação e trânsito (BALBIM, 2016).<sup>84</sup> Ainda que relacionados, cada um destes termos se refere a processos diferentes, apontando para dimensões específicas das práticas de mobilidade. A opção por limitar a noção de mobilidade a uma de suas dimensões implica a eleição de objetos empíricos e, por consequência, problemáticas particulares assim como também determina o conjunto de tratamentos metodológicos passíveis de serem empregados no estudo do fenômeno escolhido. Metonimicamente, transporte é a dimensão que costuma ser mais comumente intercambiada com mobilidade. Conforme já abordado anteriormente,

---

<sup>84</sup> Renato Balbim (2016) explica que o conceito de circulação, extraído da medicina, foi a primeira tentativa de entender os deslocamentos na cidade. Este teve importância na maneira de entender e planejar as cidades no século XIX. Tal como o movimento do sangue pelo corpo é símbolo de uma pessoa sã, entendia-se que circulação de pessoas e bens (e posteriormente de dinheiro) eram uma coisa desejável e vital para as cidades.

esta tendência a se privilegiar o estudo dos transportes pode ser explicada pela dimensão pragmática das políticas públicas em um contexto de crescente urbanização, pautadas pelo desenvolvimento de um sistema de locomoção de indivíduos e bens entre pontos geográficos distintos cujo fluxo era determinado, prioritariamente, segundo as necessidades colocadas pela lógica produtiva.

A engenharia foi – e continua sobremaneira sendo – a área do conhecimento mais acionada pelo poder público para a realização do planejamento no setor de transportes. Isto se deve ao fato de que a instância governamental tende a não considerar a mobilidade como um problema social senão como um problema de deslocamento. Diante deste entendimento, a melhor fonte para a resolução de tal dilema, portanto, seria investir no aprimoramento tecnológico – a palavra de ordem desta perspectiva é a já discutida melhoria da *eficiência* do sistema de transporte. Assim, a engenharia – especialmente em seu ramo concernente aos transportes –, entende a mobilidade como a capacidade de um indivíduo de se deslocar pelo espaço (SVAB, 2016) ou através do número de viagens realizadas por um indivíduo ao longo de um período de tempo determinado (KUNIEDA; GAUTHIER, 2007a).

A mobilidade, nesta perspectiva, é convertida em uma variável quantitativa que é problematizada em função de outras variáveis, igualmente quantitativas, como a acessibilidade. No âmbito da engenharia, o conceito de acessibilidade corresponde à distância entre o lugar de moradia e os pontos de ônibus ou nas distâncias de ônibus recorridas (YUNG-HSIANG CHENG & SSU-YUN CHEN, 2015). Haydée Svab (2016) expressa que a acessibilidade também pode ser medida em função dos lugares ou destinos aos quais as pessoas conseguem chegar. Na engenharia – e em perspectivas desenvolvimentistas correlatas –, a tendência é reduzir a mobilidade exclusivamente àquilo que pode ser mensurável, procedimento este que desconsidera e invisibiliza uma gama de problemáticas que estão aquém e além dos *parâmetros de aferição* considerados.

Um primeiro problema com este tipo de abordagem, como observa Sumeeta Srinivasan (2008), consiste em partir do pressuposto que todas as pessoas possuem as mesmas características. Em outras palavras, conceber os indivíduos sob a forma de projeções numéricas balizadas, sobretudo, por dotações estatísticas médias impessoaliza ao mesmo tempo em que descontextualiza a experiência da mobilidade. Longe de alcançar necessariamente um denominador comum, tal como o ponto de vista da engenharia quer fazer supor, a transformação de práticas de mobilidade em médias numéricas a-sociais acaba por achatar os comportamentos móveis e, mais do que isso, borra diferenças relevantes entre

tendências coexistentes que mereceriam atenção tendo em vista a produção de soluções adequadas para a melhoria dos sistemas de transporte.

Como foi observado no primeiro capítulo, reconhece-se que as possibilidades dos indivíduos de acessar a lugares e serviços se exprime além de uma distância estritamente física e que há muitas variáveis que ordenam as dinâmicas de mobilidade.<sup>85</sup> Ainda que a acessibilidade esteja associada à localização dos espaços onde as pessoas realizam suas atividades e às facilidades ou possibilidade de acesso aos meios para chegar neles (FURTADO, 2010; MIRALLES-GUASCH, 2006; SOLDANO, 2013), uma medição quantitativa mais fina teria que documentar informações sobre a gama de possíveis escolhas para um indivíduo, o que inclui sua localização, os modos de deslocamento disponíveis, distância e tempo de viagem, entre outras questões essenciais (SRINIVASAN, 2008). Por outro lado, as medições quantitativas da mobilidade e acessibilidade que balizam uma parte significativa da pesquisa de transportes realizada por engenheiros, ao conceberem usuários de maneira impessoal e isolada, desconsideram a centralidade da dimensão da *interdependência* entre indivíduos, elemento vital para a coordenação das práticas de mobilidade cotidiana.

Do ponto de vista do planejamento e desenvolvimento das políticas públicas, compreender como as pessoas viajam na cidade é vital para a criação de ações que regulem, corrijam e melhorem o trânsito e modos de se deslocar dos indivíduos. Para este propósito, duas ferramentas de uso comum são os *estudos origem-destino* e as *pesquisas de uso do tempo*. Os primeiros são “ferramentas estatísticas que fornecem informação para identificar os padrões de mobilidade urbana e os tempos [potencialmente] requeridos e [aqueles efetivamente] destinados para transitar pela cidade” (SCURO; VACA-TRIGO, 2017, p. 135. Tradução da autora). Na América Latina é cada vez maior o número de países e cidades que fazem este tipo de pesquisas. Embora não padronizadas, Lucía Scuro e Iliana Vaca-Trigo (2017) observam que os motivos de viagem geralmente listados em tais pesquisas abarcam temas como o trabalho remunerado, estudos, compras, saúde e lazer. Contudo, raramente se aprofundam acerca dos processos de mobilidade vinculados ao cuidado de indivíduos. Paola Jirón (2017a) e Laura Pautassi (2017), inclusive, destacam a recorrente negligência de uma dimensão importante para a maior compreensão das práticas de mobilidade, qual seja, a desconsideração da questão da *companhia*, sobretudo, naquelas mobilidades que são

---

<sup>85</sup> Em diálogo com várias fontes, Sebastian Ureta (2008) lista quatro dimensões associadas à acessibilidade; a financeira (o dinheiro o custos embutidos nas viagens), a física (as características físicas e geográficas que estão ao longo do caminho), a organizacional (relacionada com as estruturas institucionais e sociais) e a temporal (entendida como o tempo investido). As diferenças nas condições de acessibilidade ao longo de um determinado território fazem desta uma variável que não está distribuída de maneira uniforme entre os cidadãos.

destinadas às tarefas de cuidado – o cuidador, neste caso, é um personagem extremamente relevante. Costuma-se assumir de antemão que as práticas de mobilidade são desempenhadas de maneira solitária quando, em diversas circunstâncias, tratam-se de processos realizados em co-presença de outros indivíduos significativos. Retirar a dimensão da co-presença da análise implica, com frequência, não observar o caráter relacional das práticas de mobilidade.

No caso específico das pesquisas origem-destino realizadas no Brasil, Svab (2016) e Eduardo Vasconcellos (2016) comentam que uma deficiência desta ferramenta consiste no fato de que as caminhadas inferiores a 500 metros percorridos não são consideradas viagens – a menos que estas ocorram em virtude de estudo ou trabalho. Desta observação se podem extrair duas conclusões correlatas. A primeira delas diz respeito à naturalização do ato de caminhar que, com frequência, não é sequer considerado no âmbito de um grande número de pesquisas como uma efetiva forma de transporte. Fica implícito que o transporte, em via de regra, costuma ser assim considerado apenas quando se refere à existência de uma mediação tecnológica que amplifique a distância percorrida dentro de um determinado intervalo de tempo – o que não inclui tênis de alta performance ou mesmo calçados que sejam fabricados com a finalidade de caminhar por longas distâncias. A transposição desta naturalização do ato de caminhar para o âmbito das políticas públicas consiste em desconsiderar a mobilidade do pedestre como um fenômeno de atenção significativa em termos de investimento prioritário em infraestrutura urbana específica para este modo de locomoção.<sup>86</sup> A segunda conclusão, por consequência, aponta para o fato de que as viagens a pé sejam sub-representadas. Uma vez que a caminhada é parte importante das viagens multimodais, segundo observam Laíse Hasz e Rafael Ribeiro (2017), sua sub-representação nas pesquisas faz com que o próprio caráter multimodal da mobilidade não consiga ser compreendido em toda sua complexidade.

Para Scuro e Vaca-Trigo (2017), os estudos sobre uso de tempo poderiam contribuir com a produção de informações valiosas, pois estes se concentram na maneira como os indivíduos se organizam para administrar o seu tempo – um recurso limitado, há de se frisar – durante o dia.<sup>87</sup> As autoras explicam que estas pesquisas têm a capacidade de vincular as dimensões temporais e espaciais: “dando conta dos itinerários e o tempo necessário para realizar determinado tipo de atividades ou acessar e utilizar com eficácia os serviços públicos,

---

<sup>86</sup>A título de exceção sobre esta tendência poder-se-ia citar como exemplo de intervenção urbanas mais recorrente na infraestrutura para pedestres algumas adaptações de um desenho de calçamento preexistente para possibilitar maior mobilidade aos portadores de necessidades especiais, em particular os cegos – com a adoção de calçadas-guias para que estes possam sentir os limites do solo enquanto caminham com suas varas de orientação – e os usuários de cadeiras de roda – com as rampas e declives de acesso entre a calçada e a pista de rolamento.

<sup>87</sup> Os estudos sobre a administração do tempo por parte das pessoas também são um recurso nas ciências sociais e são expressos através da aplicação dos chamados diários de tempo.



os espaços de recriação e participação, as instituições educativas e o lugar onde se realiza o trabalho remunerado” (SCURO; VACA-TRIGO, 2017, p. 134. Tradução da autora). Entretanto, como problemas recorrentes no uso desta ferramenta devem-se considerar que os tempos de deslocamento muitas vezes são associados às mobilidades pendulares casa-trabalho e que não se tende a criar uma distinção daqueles movimentos realizados em função de trabalhos não remunerados ou da saúde, por exemplo. Além disso, outra deficiência deste tipo de estudo é que, mesmo diante da possibilidade de coletar informações sobre as motivações dos indivíduos, o elemento subjetivo não consegue ser percebido com o uso de tais ferramentas. A esse respeito, Neuma Aguiar (2010) explica que os diários de uso do tempo deveriam ser complementados com informações qualitativas de maneira a oferecer uma visão mais ampla sobre as atividades e, por consequência, as práticas de mobilidade performadas pelos indivíduos ao longo do seu dia. Deste modo, ao não contemplar os elementos subjetivos das práticas dos indivíduos dados relevantes sobre as suas *experiências* concretas são perdidos.

As metodologias de pesquisa acima apresentadas, conforme se pôde observar, possuem alcances específicos – cada qual com suas vantagens e limitações a depender da finalidade com que serão empregadas em um estudo concreto. Porém ambas partilham um mesmo ponto de partida, qual seja, estão embasadas pela da ideia de um ponto fixo ou permanência.<sup>88</sup> Assim, por exemplo, Balbim (2016) cataloga alguns tipos de movimento segundo o período em que as pessoas demoram para retornar ao lugar de origem, considerando a distância entre este mesmo lugar e o destino:

Tabela 6 - Categorização da mobilidade segundo tempo de duração e distância percorrida

Movimento	Recorrente Tempo de retorno breve	Não recorrente Tempo longo / Sem retorno
Interno ao espaço de vida	Mobilidade cotidiana	Mobilidade residencial
Externo ao espaço de vida	Turismo (lazer e trabalho)	Migrações

Fonte: Balbim (2016, p. 29)

A tendência em estudar a mobilidade em função de espaços, pontos ou lugares fixos, ainda que colete informações valiosas, com frequência implica a perda de dimensões importantes sobre as viagens em si mesmas. Conforme discutido no primeiro capítulo dessa

<sup>88</sup> Pablo Vega Centeno (2003) nota a importância do lugar *fixo* ou de permanência inclusive nas falas cotidianas (exemplos disto são perguntas como “de onde você é” ou “onde você estuda”) e até na estrutura da linguagem, que necessita dos verbos para dar conta das ações dos sujeitos.

dissertação, ciente das limitações ao estudo do movimento características das perspectivas embasadas pelo sedentarismo, a virada da mobilidade, através de seu caráter multidisciplinar (SHELLER; URRY, 2006b), propõe um novo entendimento para a mobilidade. O que está em jogo nesta nova conceptualização é reconhecer a interdependência entre movimento e permanência sem que exista uma hierarquia entre estes dois momentos no que se refere às práticas desempenhadas concretamente pelos indivíduos. A propósito, a própria gama de objetos empíricos passa a ser estendida, passando a contemplar, além dos mencionados indivíduos, os movimentos realizados por bens e ideias (CRESSWELL, 2011). O escopo da análise é ampliado, pois não se restringe tão somente à dimensão do deslocamento geográfico, euclidiano, mas àquilo que dá suporte a este movimento, ou seja, os sentidos e as motivações que fornecem inteligibilidade ao movimento, tornando seu estudo, deste modo, mais complexo. Assim, este enfoque tem a grande vantagem de restituir o estudo da mobilidade às práticas sociais, superando a visão instrumental e descontextualizada dos estudos de transporte ao destacar a importância central da estruturação da vida cotidiana na conformação das práticas de mobilidade desempenhadas pelos indivíduos. Agnes Heller (1977) descreve a vida cotidiana como o “conjunto de atividades que caracterizam a reprodução de homens [e mulheres] particulares, os quais, por sua vez, criam a possibilidade da reprodução social” (HELLER, 1977, p. 20. Tradução da autora).

A explicitação do nexos entre mobilidade e vida cotidiana, que está trabalhada na revisão paradigmática em questão, faz com que a mobilidade transcenda a dimensão puramente espacial, geográfica, e deva ser compreendida como um componente constituinte decisivo na produção e reprodução da vida social. Movimentar-se, pelo espaço é, antes de tudo, movimentar-se pela sociedade e, neste sentido, o estudo da mobilidade, através deste reconhecimento, não pode ser desvinculado do próprio estudo da produção da intersubjetividade, o que chama a atenção para outra interface importante, sobretudo no escopo do trabalho em questão, a saber, a relação entre mobilidade e identidade. A maior complexidade do conceito de mobilidade implica a necessidade de se desenvolver perspectivas metodológicas que sejam capazes de apreender este fenômeno em sua dinamicidade. Ainda que possa parecer um pleonismo – embora não seja –, é preciso estudar a mobilidade enquanto um objeto móvel e, para tanto, faz-se necessária a utilização de metodologias que capturem a mobilidade em se fazendo, ou seja, através do próprio curso do seu movimento. Neste sentido, Monika Büscher, John Urry e Katian Witchger (2011) criticam a inflexibilidade dos métodos de pesquisa nas ciências sociais. Para tais pesquisadores a tendência da metodologia tradicional é a da dissecação dos objetos de estudo de tal modo que

estes acabam representando realidades *mortas* quando, na verdade, os fenômenos sociais são vivos. Esta postura acaba por mortificar os fenômenos estudados (BÜSCHER; URRY; WITCHGER, 2011). Embora radical, esta imagem aponta para a necessidade da nova geração de cientistas sociais de encontrar ferramentas flexíveis capazes de captar com mais dinamicidade as realidades móveis.

As novas propostas metodológicas de pesquisa em mobilidade tendem a ser interdisciplinares e procuram uma aplicação móvel das ferramentas empregadas, de maneira a se manter em consonância com os objetos de estudo. Assim, é importante que o desenho metodológico não consista em uma imposição de um método predeterminado a um objeto de estudo, senão que seja elaborado em função do objeto em questão, atendendo às especificidades do problema de pesquisa proposto. O desenho metodológico, em um campo notadamente interdisciplinar, reveste-se por um caráter eminentemente experimental, mais livre, possibilitando a elaboração de ferramentas inovadoras – ou, ao menos, potencialmente inovadoras – para mapear o movimento.

Assim, a geografia, uma disciplina fortemente enraizada no estudo de referências espaciais, vem incorporando progressivamente ao seu acervo de soluções metodológicas ferramentas qualitativas desde os anos 80, o que tem sido particularmente útil para enxergar as diferenças e iniquidades de gênero (BAYLINA, 1997). A *go along interview* – que pode ser traduzida como *entrevista em companhia* – é um exemplo significativo de como a geografia passou a compatibilizar seus métodos mais ortodoxos ao uso de abordagens novas, de caráter mais qualitativo. Esta metodologia tem sido utilizada, usualmente, para conhecer as experiências e sensações produzidas por um espaço determinado no momento em que se caminha por ele, salvando as informações geográficas através do uso de GPS<sup>89</sup> e as orais por meio de gravadores (CARPIANO, 2009; KUSENBACH, 2008). Desta maneira, a intenção é conseguir mapear os afetos e sentimentos das pessoas sobre um determinado espaço ou lugar *ao vivo*, enquanto o caminho é percorrido tanto pela pessoa entrevistada como pela pesquisadora.

A utilização de ferramentas diferentes de coleta simultânea de dados geográficos e *subjetivos* não é exclusiva da entrevista em companhia. Outras experiências de pesquisa estão explorando caminhos similares. Alex Taylor (2016) começou mapeando os pontos de partida e chegada de bicicletas alugadas em Londres. Considerando a multiplicidade de rotas

---

<sup>89</sup> GPS é a sigla para *Global Positioning System*, que em português significa “Sistema de Posicionamento Global”, e consiste numa tecnologia de localização por satélite. O GPS é um sistema de navegação por satélite a partir de um dispositivo móvel, que envia informações sobre a posição de algo em qualquer horário e em qualquer condição climática.

possíveis para se alcançar um determinado ponto – provisório – de destino, busca-se observar quais os efeitos das rotas na constituição bioquímica das pessoas através de aplicativos médicos para medir o pulso e o ritmo cardíaco, uma câmara de esporte e de um aparelho GPS. Deste jeito, procura-se conseguir se aproximar dos modos de sentir os percursos realizados na cidade.<sup>90</sup> A coleta de tais dados, considerados em si mesmos, certamente acarretaria na produção de um conhecimento limitado. Uma alternativa para a amplificação do potencial explicativo que tais dados podem fornecer é proposta de Maria Corrêa (2013) em contextualizar as variáveis apreendidas com as percepções dos participantes envolvidos naquela prática de mobilidade através de entrevistas de retorno. Deste modo, ao estudar a utilização dos cartões VEM<sup>91</sup> no transporte público em Recife, Corrêa combinou ferramentas georreferenciais e qualitativas. Em um primeiro momento da pesquisa os participantes levaram consigo um pequeno dispositivo GPS que mapeou as suas rotinas diárias por uma semana. Após receber o dispositivo de volta e extrair as informações coletadas pelo dispositivo, Corrêa encontrou-se com cada uma das pessoas envolvidas para discutir as viagens realizadas pelas mesmas e os momentos nos quais o VEM fora utilizado.

Mover-se com o objeto de estudo é um grande desafio para quem procura pesquisar desde o novo paradigma das mobilidades. Nesse sentido, o *sombreamento* poderia oferecer uma maior versatilidade para captar as complexidades da mobilidade. A técnica propõe o acompanhamento de um indivíduo em uma ou em múltiplas trajetórias cotidianas. A ênfase, então, está colocada nos detalhes que possam ser extraídos da viagem em conjunto. A ferramenta foi adaptada dos estudos etnográficos, nos quais o acompanhamento dos sujeitos ao longo de percursos cotidianos permite enxergar o complexo de relações sociais que dá suporte e orienta as práticas de mobilidade. Elizabeth Quinlan (2008) explica a utilidade do *sombreamento* como recurso etnográfico:

---

<sup>90</sup> Esta aproximação não está restrita ao estudo acadêmico. Daniele Quercia, por exemplo, criou um aplicativo chamado “Happy maps” (QUERCIA, 2014). Entusiasta do ciclismo, o engenheiro inicialmente procurou por aplicativos capazes de mapear e sugerir percursos mais rápidos para se alcançar seu ponto de destino que fossem estruturados para serem percorridos com a utilização da bicicleta. Um dia, ao se confundir e seguir por um caminho diferente da rota inicialmente traçada começou a pensar na possibilidade de se percorrer rotas alternativas. Juntamente com uma equipe, pesquisou e criou um aplicativo capaz de mapear o trajeto levando em conta não apenas o parâmetro da distância, mas também outras variáveis de caráter mais subjetiva. Assim, foram possíveis o traçado dos trajetos mais felizes, mais bonitos e mais tranquilos para se pedalar. Um aplicativo deste tipo poderia criar plataformas para avaliar a racionalidade dos usuários. Mais do que isso, a sugestão das preferências dos usuários poderia explicitar a relação emocional das pessoas com a sua cidade na maneira como escolhem seus percursos cotidianos, o que reforça o fato de que a mobilidade não se restringe a uma questão de otimização do trajeto.

<sup>91</sup> Maria Corrêa (2013) explica que o VEM é a abreviatura para Vale Eletrônico Metropolitano; o cartão do sistema de bilhetagem eletrônica da Região Metropolitana do Recife. O processo de compra de créditos pode ser feito através da internet e a recarga dos cartões, dentro dos ônibus.

Como estratégia de coleta de dados, o sombreamento é particularmente útil para responder perguntas de pesquisa cuja unidade de análise não é o indivíduo, mas a relação social; as posições são exploradas como parte de um complexo de processos inter-relacionados. (QUINLAN, 2008, p. 1482).

Aplicado ao estudo das mobilidades o sombreamento permite uma aproximação mais direta com o ato de se deslocar, assim como com os processos de interdependência que sustentam a mobilidade. Em sua aplicação da ferramenta, Paola Jirón (2010) inclui uma entrevista prévia para conhecer os hábitos das pessoas e, após o acompanhamento propriamente dito, propõe uma entrevista de retorno para a discussão da experiência realizada. Esta avaliação posterior, descreve a autora, resulta útil porque inclui a dimensão da perspectiva dos participantes na problemática desenhada pelo estudo através da explicitação da reflexividade articulada pelos mesmos. Em pesquisa recente sobre o papel da caminhada nos percursos cotidianos de mulheres que trabalham como faxineiras em Belo Horizonte, Luna Lyra (2017) fez uso de uma ferramenta similar. A autora realizou entrevistas durante o acompanhamento de sete mulheres desde a saída de seus respectivos centros laborais até o regresso aos seus locais de residência na região metropolitana. Para Lyra, a interface etnográfica deste acompanhamento se expressou no formato de anotações sobre os trajetos chamados por ela de *narrativas itinerantes*.

Em estudos de casos esta ferramenta pode ser facilmente utilizada por uma única pessoa. Porém, em pesquisas de longo alcance que requerem um número maior de casos os desafios de uma ferramenta deste tipo estão representados pela sua própria natureza. A intensidade do trabalho etnográfico para estudos ambiciosos demanda a formação e o treinamento de uma equipe, cujos membros nem sempre terão a mesma sensibilidade aos detalhes (JIRÓN; IMILAN, 2016).

À guisa de conclusão, o estudo da mobilidade é complexo, fragmentário e inacabado. Afinal cada ferramenta utilizada ao mesmo tempo em que valoriza determinados aspectos, com frequência deixa escapar dados extremamente ricos para o estudo de um fenômeno tão complexo e multifacetado. Para Jirón (2011) “a tentativa de capturar experiências de mobilidade é sempre incompleta, sempre em processo, sempre em criação, e seu entendimento será sempre parcial” (JIRÓN, 2011, p. 50, tradução da autora). Mas, afinal, se o estudo da mobilidade é incompleto e sempre parcial, como elaborar uma metodologia que procure lidar, da melhor maneira possível, com esta dificuldade? Em outras palavras, como se aproximar de um objeto tão complexo? Katherina Manderscheid (2014), por um lado, e Paola Jirón (2017a), por outro, chamam a atenção sobre a importância de se combinar métodos de

pesquisa complementares de modo a não cair nem em um reducionismo individualista – que negligencia a dimensão constitutiva das práticas sociais – tampouco em considerações excessivamente macrossociológicas – que ignoram as particularidades e nuances através das quais os fenômenos de mobilidade são encarnados.

### **3.2. A entrevista itinerante**

A discussão realizada na subseção anterior foi orientada de maneira a cumprir a realização de três objetivos. O primeiro deles consistiu em construir um pequeno painel apresentando as soluções metodológicas mais usualmente empregadas nos estudos de mobilidade, situando-os no interior das problemáticas nas quais estes mesmos modelos metodológicos foram gestados. O segundo objetivo, por sua vez, é consequência direta do primeiro. Tratou-se de compreender a evolução das propostas metodológicas tendo em vista as implicações evidenciadas pela chamada virada da mobilidade. Neste sentido, observou-se, no âmbito das discussões metodológicas, a passagem entre uma concepção mais estática da noção de mobilidade – ancorada, sobretudo, pela ênfase no deslocamento espacial baseado em pontos fixos e nas permanências – para uma interpretação mais dinâmica do fenômeno em questão – expressa pela ressignificação da mobilidade, reconhecendo-a como uma prática social, o que culminou com a apresentação da noção de objeto móvel, ou seja, do estudo dos objetos *em movimento*. O terceiro objetivo, por fim, conforme ficará mais claro ao longo do desenvolvimento desta subseção, diz respeito à própria reflexividade elaborada, levando em consideração as virtudes e deficiências de cada uma das abordagens brevemente sumarizadas, que serviu para orientar as escolhas realizadas para a elaboração do desenho metodológico utilizado pelo presente trabalho.

Neste sentido, diferentemente do que poder-se-ia supor, não se trata de simplesmente apontar cegamente para a superioridade das soluções metodológicas empreendidas no interior do chamado paradigma das mobilidades em detrimento daquelas utilizadas em estudos com um entendimento mais rígido da mobilidade, senão de tornar evidente o fato de que os desenhos metodológicos nascem da conversação com ferramentas previamente elaboradas, levando em consideração os problemas que tais ferramentas se propuseram a trabalhar e as críticas potenciais de que se tornaram alvo. Neste sentido, parece extremamente produtivo o conselho de Katherina Manderscheid (2014) e Paola Jirón (2017a) no que se refere à importância de se combinar métodos de pesquisa. O diálogo entre ferramentas distintas, construído em função de um problema específico, permite um maior refinamento da

metodologia a ser adotada em uma pesquisa concreta, pois relativiza as limitações das ferramentas quando usadas de maneira isolada. Este foi, precisamente, o ponto de partida para a construção do desenho metodológico adotado no interior desta dissertação e, simultaneamente, o ponto final da revisão metodológica desenvolvida da subseção anterior.

A construção de uma metodologia, portanto, é – ou, ao menos, deveria ser – uma resposta a um problema de pesquisa particular. Deste modo, o passo que antecede a explicitação das escolhas metodológicas realizadas por este trabalho consiste justamente em anunciar o problema de pesquisa que estrutura a realização desta dissertação. Dito isto, o problema em questão consiste em *conhecer o papel ou uso do MOVE – tanto na sua interface municipal como na metropolitana – dentro das estratégias de mobilidade cotidiana empreendidas por mulheres de diferentes faixas etárias que residem na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Como pano de fundo para a estruturação deste problema, deve-se enfatizar, está a compreensão de mobilidade assumida enquanto uma efetiva prática social, entendimento que não apenas está diretamente vinculado à minha formação enquanto socióloga como também é pertinente diante da especificidade do objeto de estudo tratado, a saber, a mobilidade performada pelas mulheres. Isto porque esta perspectiva paradigmática, conforme já abordado, reconhece a vinculação entre a mobilidade e a produção da identidade individual – no caso deste trabalho em particular a identidade de gênero é uma dimensão de extrema relevância.

Em decisão tomada de maneira conjunta com a banca de qualificação, foi estipulado e decidido que o *corpus* escolhido, de modo a possibilitar a elaboração de uma perspectiva comparativa que abarcasse tanto usuárias de faixas etárias diferentes como as distintas interfaces do sistema MOVE – a municipal e a metropolitana –, deveria ser formado por, no mínimo, dezoito mulheres. Destas, nove seriam usuárias do sistema MOVE municipal e as outras nove seriam do sistema MOVE metropolitano.

No interior de cada agrupamento de nove mulheres, ao menos três deveriam ser jovens, ao menos três deveriam ser adultas e ao menos três deveriam ser idosas. A consideração das faixas etárias surgiu como uma opção para observar se a utilização do MOVE era diferenciada ao longo do ciclo de vida das mulheres. As idades compreendidas para cada uma destas categorias respondem a orientações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e de leis brasileiras. Assim, uma mulher *jovem* é aquela que tem entre 14 e 24 anos de idade, como fora considerado pelo IBGE (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1999). As *idosas*, por outro lado, segundo a lei n. 10.471 de

01.10.2003, seriam todas aquelas com 60 anos ou mais. Em consequência, as *adultas* seriam aquelas que tivessem entre 25 e 59 anos de idade.

De modo a compatibilizar o propósito comparativo da análise fazia-se necessária a elaboração de uma ferramenta que conseguisse, simultaneamente, compilar informação mensurável de maneira rápida sem negligenciar, por outro lado, os aspectos subjetivos envolvidos nas estratégias de mobilidade cotidiana utilizadas pelas mulheres estudadas, considerando a centralidade de suas avaliações e experiências. Diante da tentativa de resolver esta ambivalência do objeto de estudo que se desenhou a ferramenta híbrida que foi denominada como *entrevista itinerante*.<sup>92</sup>

Como o próprio nome entrevê, a entrevista itinerante é uma entrevista planejada para ser executada em movimento. No caso específico desta pesquisa, há uma peculiaridade fundamental, a saber, a duração da entrevista é determinada pela duração da viagem realizada pela entrevistada – duração esta que pode se limitar apenas ao movimento compreendido no interior da estrutura do MOVE (ou seja, entre seus veículos e suas estações) assim como também pode se estender, caso a entrevistada autorize, ao trajeto realizado através da caminhada entre as estações e os destinos das mulheres. Ainda que, virtualmente, o tempo despendido para as entrevistas possa ser extenso, é necessário se ter em mente a velocidade variável dos ônibus,<sup>93</sup> que influencia diretamente a duração das viagens, bem como a disposição das entrevistadas a se submeterem a este tipo de entrevista. Além desta particularidade, não se pode perder de vista o fato de que, para os propósitos desta pesquisa, era necessária a produção de dados sobre as mobilidades desempenhadas pelas usuárias do MOVE que fossem passíveis de comparação/agrupamento. Para tanto, a formulação das questões que comporiam a entrevista deveria obedecer tanto a uma objetividade na formulação – entendendo objetividade aqui não como sinônimo de neutralidade, mas enquanto compromisso com a clareza e a concisão – como a uma padronização, a fim de que pudessem ser gerados parâmetros para posterior análise. Assim, optou-se pela elaboração de uma entrevista estruturada.

A fim de se articular da maneira mais satisfatória possível a pergunta de pesquisa com a empiria, a elaboração das questões a serem propostas contemplou quatro conjuntos de problemáticas. Uma vez realizada a apresentação da entrevistada – contendo seu nome, idade,

---

<sup>92</sup> O roteiro da entrevista itinerante pode ser revisado na Apêndice 2.

<sup>93</sup> A velocidade em questão deve ser compreendida tanto no que se refere ao percurso predeterminado que os ônibus individualmente percorrem como também no que diz respeito à periodicidade com a qual as linhas se sucedem no acesso às estações do MOVE, afinal, as entrevistas se processam tanto no interior dos veículos como no período em que as mulheres esperam dentro das estações.



ocupação, domicílio de residência e referências ao grupo familiar –, a primeira delas tinha por objetivo compreender, tomando como base de referência o dia da entrevista, a rotina de mobilidade das usuárias – com suas decorrentes motivações – durante os dias da semana. Às mulheres era solicitado que descrevessem, desde o horário que acordaram, as atividades que realizaram durante o dia da entrevista, enfatizando, sobretudo, a mobilidade compreendida em conexão com o MOVE. Para tanto, se pedia às entrevistadas que incluíssem em seus relatos informações referentes sobre os deslocamentos que realizavam para acessar o MOVE, incluindo o tempo de caminhada até os pontos de ônibus e o tempo parado no interior das estações de transferência. Finalizada este primeiro questionamento, a entrevistada era questionada se os demais dias da semana obedeciam a esta mesma rotina ou diferiam deste padrão. Os dados divergentes eram catalogados dentro da mesma estrutura.

A segunda problemática, consoante à primeira, propunha a mesma abordagem, porém desta vez voltada para a compreensão das rotinas de mobilidade aos finais de semana. A terceira, por sua vez, solicitava às entrevistadas uma avaliação sobre os impactos que a implementação do MOVE havia acarretado às suas vidas práticas.

Por último, para se ter um parâmetro econômico, foi pedido às mulheres que apontassem se o seu rendimento mensal era superior ou inferior a R\$ 1.200,00. A determinação deste procedimento, também realizada em comum acordo com professoras da área de ciências sociais, ocorreu como uma maneira de se obter uma variável econômica de maneira que as entrevistadas se sentissem o menos constrangidas possível – dado que esta é uma informação sensível, que costuma deixar as pessoas embaraçadas ou reticentes – ao revelar o valor de seus proventos. O valor de R\$ 1.200,00, tomado como base de referência, corresponde ao arredondamento da renda *per capita* média do estado de Minas Gerais no ano de 2016.<sup>94</sup>

No que tange à elaboração das questões que orientaram a condução da entrevista, um aspecto certamente chama a atenção. Embora o foco da pesquisa consista em compreender a mobilidade performada especificamente pelas mulheres, não há na construção das perguntas nenhum tipo de interrogação construído em função de uma perspectiva de gênero explicitamente predefinida. Ainda que não se possa jamais falar sobre a existência de escolhas metodológicas neutras – por mais que, com frequência, a ciência se costume valer do advento da falsa neutralidade como estratégia de autopropetuação e legitimação social –, a formulação de perguntas que não evidenciavam textualmente uma dimensão explícita de gênero teve

---

<sup>94</sup> Informação obtida de documento gerado pelo IBGE (2017), com informações sobre o rendimento domiciliar *per capita* para cada estado do Brasil.

como vantagem não condicionar a direção das respostas das mulheres. Isto porque a ênfase na coleta de dados numéricos sobre as rotinas de mobilidade, enfatizando os trajetos e tempos de deslocamento, não criava condições para que as entrevistadas acreditassem que suas respostas deveriam corresponder às expectativas supostamente sugeridas pela entrevistadora, um problema recorrente quando se utiliza a entrevista como ferramenta metodológica. Na realidade, a reação mais comum por parte das mulheres quando interrogadas era a inquietação, uma vez que quando questionadas sobre o que haviam feito durante o dia da entrevista, inicialmente davam respostas muito genéricas. Nesse sentido, o caráter sistemático da entrevista, que ficava mais claro às entrevistadas na medida em que a mesma se desenrolava – sobretudo através de constantes reformulações da pergunta inicial, de modo a alcançar o recorte desejado de resposta – progressivamente fazia com que as mulheres compreendessem que se solicitavam informações mais precisas e detalhadas sobre suas rotinas cotidianas e, em especial, sobre os deslocamentos que tinham o sistema MOVE como instância articuladora de transporte.

Com o consentimento das mulheres, as entrevistas foram registradas em um gravador. Inicialmente, os dados obtidos foram sistematizados sob a forma de tabelas individuais que possibilitavam a visualização de verdadeiros quadros de uso de tempo e de mobilidade contendo os itinerários percorridos por cada uma das personagens da pesquisa tanto durante os dias de semana quanto aos finais de semana. Contudo, a audição mais acurada das entrevistas, com o objetivo de se construir os supramencionados quadros de uso de tempo e de mobilidade, tornava evidente que, por trás da aridez daquele tipo de contato, havia ainda um material muito precioso presente no relato de cada uma das personagens. Afinal, ficou claro que, para falar sobre as mobilidades que empreendiam, sobre o modo através do qual utilizavam o MOVE, aquelas mulheres precisavam, simultaneamente, falar sobre quem elas eram – ainda que essa questão não houvesse em nenhum momento sido formulada. Falar sobre quem elas eram, por seu turno, implicava em grande sentido falar sobre a percepção que elas tinham sobre o que significava ser mulher. Havia, nos interstícios dos relatos, uma relação circular aparentemente oculta, qual seja, as estratégias de mobilidade que elas empreendiam e que ali estavam, a princípio, sendo mensuradas através de números e parâmetros fechados, diziam muito sobre a maneira como elas se enxergavam enquanto mulheres na vida social.

Neste sentido, a ausência de um direcionamento de gênero nas perguntas realizadas contribuiu não para que a temática em questão fosse negligenciada, senão para que ela emergisse de maneira súbita e que fosse apropriada e conduzida pelos próprios comentários

introduzidos pelas mulheres ao explicarem as suas escolhas de mobilidade. Deste modo, a hierarquia de importância das temáticas abordadas sobre a dimensão de gênero era definida não pela pesquisadora de antemão senão pelas próprias entrevistadas. Era possível notar, neste movimento, o aparecimento de um segundo nível analítico que poderia ser expresso pela ideia de um mosaico. O conjunto total de relatos, quando observado mais detidamente, formava um verdadeiro mosaico sobre o significado de ser mulher por intermédio das práticas de mobilidade. Uma imagem ambivalente, difusa, provisória, inconclusa no qual cada uma de suas peças correspondia à narração das experiências de cada uma das mulheres que foram entrevistadas. As nuances do mosaico, portanto, exprimem a tensão apresentada no epílogo do capítulo teórico, qual seja, *a mulher* – uma percepção das entrevistadas de pertencerem a um agrupamento comum, portador de problemáticas comuns – em detrimento *das mulheres* – a experiência concreta por parte das entrevistadas considerando o fato de que, embora se reconheçam como pertencentes a um grupo comum, possuem uma encarnação particular, exprimindo formas específicas de viver a experiência de ser uma mulher.

A entrevista, tal como desenhada, como se pôde observar, permite a apreensão de um duplo movimento.<sup>95</sup> O primeiro, de caráter mais formal, implica observar o máximo de padrões de mobilidade envolvidos na encarnação de uma determinada rotina. Tais padrões não se limitam ao tempo no interior do ônibus, mas devem mapear as mobilidades, imobilidades e relações de interdependência que existem na conformação de uma mobilidade concreta. Assim, foca-se em observar a hora em que a mulher acorda, a hora em que sai de casa, o tempo de deslocamento até o ponto de ônibus, os períodos estacionários nos terminais e assim, sucessivamente, até que um deslocamento parcial seja concluído. O segundo movimento, por sua vez, aponta para os interstícios deste processo, ou seja, para as teias de sentido que fornecem sustentação à tais práticas. Surgem à tona questões que as mulheres consideram relevantes e estratégias que costumam ficar invisibilizadas quando as análises se restringem a parâmetros rígidos, numéricos. A relação entre a narrativa elaborada pelas mulheres e o foco nos aspectos formais – expressos, sobretudo, pelos deslocamentos, pelas distâncias, pela temporalidade – mostram tanto um sentido identitário comum sobre a

---

<sup>95</sup> A síntese metodológica proposta contempla elementos das diversas ferramentas apresentadas na subseção anterior. Assim, a influência do uso dos diários do tempo pode ser vista no modo sistemático como as perguntas formuladas procuram reconstruir as rotinas de mobilidade realizadas pelas entrevistadas. A produção dos relatos, por sua vez, se inscreve no âmbito das preocupações colocadas pela virada da mobilidade na medida em que procura evidenciar o caráter simbólico das práticas de mobilidade, vinculando-as tanto à vida cotidiana como à problemática da identidade. Ainda que não se trate de um esforço etnográfico estrito, a entrevista itinerante bebe na fonte desta ferramenta ao chamar a atenção para a rede de significados que organiza as práticas de mobilidade, colocando em primeiro plano a interdependência, isto é, o caráter relacional que organiza a conformação de tais práticas.

experiência de ser mulher como as encarnações individuais desta referida experiência, possibilitando observar ambições, projetos, expectativas, assim como processos de sujeição e segregação.

Tendo em vista a grande riqueza de informações extraídas de cada uma das entrevistas, para efeito de apresentação dos dados coletados, estes serão agrupados de uma maneira dual, ou seja, a introdução de cada uma das personagens deste trabalho contemplará tanto um *relato* resumizando a condução de entrevista como o decorrente quadro de uso de tempo e de mobilidade sistematizado a partir da elaboração de uma *tabela*. Pretende-se, assim, enfatizar a relação de refração entre o relato e as tabelas na medida em que cada uma destes dados ilumina e contextualiza o outro. Assim, o objetivo de apresentar relato e tabela, enquanto faces de uma mesma moeda, consiste em fornecer condições para a realização de um duplo movimento analítico, a saber, observar o jogo entre as recorrências presentes nas práticas de mobilidade das mulheres entrevistadas contrastando-as, quando necessário e possível, às estratégias específicas empreendidos por cada uma das mulheres, tal como se observa na tensão supramencionada que caracteriza o mosaico da mobilidade que este trabalho permite dar a ver.

Portanto, o desenho metodológico elaborado por esta dissertação, expresso pelo duplo movimento supramencionado, parte da hipótese segundo a qual para entender de maneira mais complexa a apropriação do MOVE, a análise desenvolvida não se deve limitar exclusivamente aos momentos nos quais as usuárias estão inseridas no interior deste sistema de transporte. Na verdade, faz-se necessário compreender como o MOVE se inscreve no interior das rotinas de vida que organizam as escolhas e ações que estas mulheres adotam em suas vidas cotidianas. Em outras palavras, para apreender as dinâmicas evocadas e estabelecidas pelo sistema MOVE é preciso, antes, compreender as mediações, ou seja, os lugares sociais nos quais os sentidos articuladores das práticas empreendidas pelas usuárias são gestados. Por isso que a combinação entre uma dimensão mais sistemática, como o caráter estruturado das tabelas, com os interstícios de significado – presentes nos relatos das mulheres – se revela tão importante para indicar respostas à pergunta que orienta a realização do presente trabalho.

Ao final do trabalho de campo realizaram-se vinte e três entrevistas. Destas, dez eram usuárias do sistema MOVE municipal enquanto treze pertenciam ao sistema MOVE metropolitano. Em relação à distribuição das entrevistas quanto às faixas etárias, seis foram realizadas com mulheres jovens – suas idades variaram entre os 18 e 24 anos (a idade média das jovens foi de 20,7 anos); dez foram feitas com mulheres adultas – suas idades variaram

entre os 29 e 59 anos (a idade média das adultas foi de 44,9 anos); e, finalmente, sete ocorreram com idosas – suas idades variaram entre os 60 e 77 anos de idade (a idade média das idosas foi de 66,3 anos). A Tabela 7 sintetiza a distribuição das entrevistas por faixa etária e serviço do MOVE.

Tabela 7 - Distribuição das entrevistas realizadas

<b>Faixa etária</b>	<b>Municipal</b>	<b>Metropolitano</b>	<b>Total</b>
<b>Jovem</b>	3	3	6
<b>Adulta</b>	4	6	10
<b>Idosa</b>	3	4	7
<b>Total</b>	10	13	<b>23</b>

Fonte: Elaboração própria

Além da preocupação em conversar com mulheres de diferentes idades, houve também um cuidado em contatá-las durante distintos períodos do dia na expectativa de que isto poderia acrescentar informações interessantes sobre as estratégias das mulheres ao se confrontar com os períodos de pico ou a sensação de insegurança, por exemplo. Deste modo realizaram-se cinco entrevistas no período da manhã (entre oito e onze horas cinquenta e nove), quinze durante a tarde (entre o meio-dia e dezessete horas e cinquenta e nove) e, por fim, três no período da noite (a partir das dezoito horas).

O contato com as entrevistadas foi estabelecido dentro de diferentes estações do MOVE ao longo dos dois corredores atualmente existentes – o primeiro na avenida Antônio Carlos e o segundo na avenida Cristiano Machado – assim como nas estações de transferência presentes no centro da cidade – nas avenidas Paraná e Santos Dumont. Durante o trabalho de campo realizaram-se doze entrevistas no corredor Antônio Carlos, que possui o maior número de estações; seis no corredor Cristiano Machado, que conta com nove estações; e cinco na área central, onde se encontram seis estações.<sup>96</sup> O contato estabeleceu-se inicialmente no interior das estações (em algumas delas, nas filas formadas para ordenar o ingresso nos veículos) e em muitos casos prosseguiu no(s) ônibus que as entrevistadas acessavam (em alguns casos descendo do ônibus brevemente para esperar uma nova conexão). Originalmente, o plano traçado para a realização das entrevistas consistia em não abandonar o interior do sistema MOVE. Assim, a ideia era, uma vez finalizada a entrevista, descer no ponto de acesso seguinte com a fim de encontrar uma nova mulher de modo a entrevistá-la durante seu

<sup>96</sup> As estações UFMG – municipal e metropolitana – foram as que compreenderam a maior quantidade de mulheres entrevistadas, contabilizando quatro casos.

processo de mobilidade no interior do sistema. Contudo, em dois casos descii na estação de destino da entrevistada e continuei a entrevista fora do sistema, caminhando.

Não obstante o esforço em criar estratégias para conhecer mulheres de distintos perfis e contextos, durante o desenvolvimento da pesquisa houve um perfil que se destacou. Das vinte e três entrevistas realizadas, dez foram com mulheres que trabalham como empregadas domésticas. Destas, três são usuárias do serviço municipal, enquanto sete utilizam o MOVE metropolitano. Um segundo perfil destacado foi o das estudantes. Sete mulheres reportaram estar estudando no momento das entrevistas e uma trabalhava para juntar o dinheiro suficiente para começar seus estudos no ano seguinte – em 2018. Três destas estudantes dedicavam parte de seu tempo ao trabalho. Quatro das estudantes utilizavam o MOVE municipal enquanto as outras três eram usuárias do serviço metropolitano do BRT.

Considerando o total das entrevistas, o tempo médio de duração foi de 17 minutos. Eliminando do montante total de entrevistas os três casos que fugiram ao padrão temporal, a média de duração diminui para 14 minutos – com as entrevistas oscilando entre os 8 e 20 minutos. As três entrevistas cujas durações se desviaram significativamente do padrão tiveram respectivamente os tempos de 25 minutos, meia hora e 50 minutos.

### **3.3. Relatos e quadros das usuárias do MOVE**

Nesta seção se apresentarão as informações obtidas ao longo das entrevistas realizadas. Em primeiro lugar se mostra o resumo das entrevistas realizadas, na ordem na qual elas foram conduzidas na Tabela 8. Posteriormente se descreverá a vida cotidiana das mulheres. Sistematizou-se as informações sobre as rotinas diárias em tabelas para vinte e duas delas.<sup>97</sup> Ainda que as informações apresentadas nos relatos e nos quadros de uso de tempo e mobilidade sejam similares manter ambos no corpus, permitirá olhar as informações obtidas desde dois ângulos diferentes: o discursivo e outro mais sistemático.

Para fins de ordenamento serão apresentados, primeiramente, os dez casos das usuárias do MOVE municipal e, em seguida os treze relatos das mulheres que relataram utilizar o sistema metropolitano.

---

<sup>97</sup> Uma das mulheres, ainda que familiarizada com o sistema, não o usa cotidianamente ou como parte de uma rotina fixa.

Tabela 8 - Resumo das entrevistas realizadas

Nome	Ocupação	Idade	Faixa etária	Bairro	Salário	Data	Parte do dia	Serviço	Corredor	Estação	Linha	Sentido
Fátima	Empregada doméstica	57	Adulta	Lagoa	Até R\$ 1.200	26-out	Manhã	Municipal	Cristiano Machado	Venda Nova	62	Centro
Andrea	Auxiliar administrativa	45	Adulta	São Benedito (Santa Luzia)	Até R\$ 1.200	26-out	Tarde	Metropolitano	Cristiano Machado	São Judas Tadeu	414R	Bairro
Wendy	Estudante	29	Adulta	Santa Mônica	Mais de R\$ 1.200	27-out	Manhã	Municipal	Antônio Carlos	Pampulha	51	Centro
Maria Flora	Aposentada	70	Idosa	Liberdade	Mais de R\$ 1.200	27-out	Manhã	Municipal	Antônio Carlos	UFMG	63	Bairro
Elen	Caixa	20	Jovem	Mantiqueira	Mais de R\$ 1.200	27-out	Manhã	Municipal	Antônio Carlos	Venda Nova	64	Centro
Geiziane	Estudante trabalhadora	22	Jovem	Lagoa	Mais de R\$ 1.200	27-out	Manhã	Municipal	Antônio Carlos	Mineirão	63	Centro
Glória	Empregada doméstica	31	Adulta	Vila Esportiva (Vespasiano)	Mais de R\$ 1.200	27-out	Tarde	Metropolitano	Antônio Carlos	UFMG	501C	Bairro
Conceição	Empregada doméstica	67	Idosa	São Benedito (Santa Luzia)	Até R\$ 1.200	27-out	Tarde	Metropolitano	Antônio Carlos	Monte Castelo	515R	Bairro
Márcia	Técnica de enfermagem	53	Adulta	Pedro Leopoldo	Mais de R\$ 1.200	27-out	Tarde	Metropolitano	Antônio Carlos	Vilarinho	511C	Centro
Regina	Empregada doméstica	52	Adulta	Londrina (Santa Luzia)	Mais de R\$ 1.200	27-out	Tarde	Metropolitano	Antônio Carlos	Vilarinho	511C	Centro
Marlene	Dona de casa	64	Idosa	Vitória	Não recebe	1-nov	Tarde	Municipal	Central	São Paulo	83P	Bairro
Dolores	Empregada doméstica	62	Idosa	Venda Nova	Mais de R\$ 1.200	1-nov	Tarde	Municipal	Cristiano Machado	Sagrada Família	62	Bairro
Ilse	Empregada doméstica	59	Adulta	Planalto	Até R\$ 1.200	1-nov	Tarde	Municipal	Cristiano Machado	Sagrada Família	66	Bairro
Cristiane	Estudante	30	Adulta	Dom Silvério	Não recebe	1-nov	Tarde	Municipal	Central	São Paulo	83D	Bairro
Aurora	Estudante	20	Jovem	Venda Nova	Não recebe	1-nov	Tarde	Municipal	Antônio Carlos	Pampulha	64	Bairro
Marina	Estudante	18	Jovem	Eldorado	Não recebe	1-nov	Tarde	Metropolitano	Antônio Carlos	UFMG	515R	Centro

Nome	Ocupação	Idade	Faixa etária	Bairro	Salário	Data	Parte do dia	Serviço	Corredor	Estação	Linha	Sentido
				(Contagem)					Carlos			
Karina	Estudante e estagiária	24	Jovem	Rio das Velhas (Santa Luzia)	Até R\$ 1.200	3-nov	Tarde	Metropolitano	Central	Espírito Santo	510C	Bairro
Juliana	Estudante trabalhadora	24	Jovem	Promissão (Lagoa Santa)	Até R\$ 1.200	3-nov	Tarde	Metropolitano	Antônio Carlos	UFMG	511C	Bairro
Marli do Carmo	Aposentada	77	Idosa	Aparecida	Até R\$ 1.200	3-nov	Tarde	Metropolitano	Antônio Carlos	Planalto	515R	Centro
Ângela	Empregada doméstica	54	Adulta	Campos Silveira (Ribeirão das Neves)	Até R\$ 1.200	3-nov	Noite	Metropolitano	Central	Tupinambás	521C	Bairro
Elisangela	Empregada doméstica	34	Adulta	Campos Silveira (Ribeirão das Neves)	Até R\$ 1.200	3-nov	Noite	Metropolitano	Central	Tupinambás	521C	Bairro
Maria	Empregada doméstica	64	Idosa	Justinópolis (Ribeirão das Neves)	Até R\$ 1.200	14-nov	Tarde	Metropolitano	Cristiano Machado	Silviano Brandão	524R	Bairro
Flor	Empregada doméstica	60	Idosa	Dona Rosarinha (Santa Luzia)	Até R\$ 1.200	14-nov	Noite	Metropolitano	Cristiano Machado	Espírito Santo	400C	Bairro

Fonte: Elaboração própria



### 3.3.1. *Usuárias do MOVE municipal*

#### 3.3.1.1. *Fátima*

A entrevista com Fátima desenvolveu-se na sala de uma casa localizada no bairro Floresta, lugar onde trabalha entre segunda e sexta-feira como empregada doméstica. Ela tem 57 anos e mora no bairro Lagoa junto com os dois filhos e a neta.<sup>98</sup> Durante a semana ela acorda às 5h para tomar banho e deixar o café da manhã pronto antes de sair de casa, às 6h. Ela não precisa caminhar uma longa distância para pegar um ônibus que serve como alimentador da rede MOVE. Esse ônibus demora aproximadamente meia hora para chegar na estação Venda Nova, onde ela entra na fila para acessar o próximo ônibus. No horário da manhã, as filas são formadas para ordenar o ingresso nos veículos.<sup>99</sup> São formadas três filas: a primeira destinada para as pessoas com prioridade (como gestantes, idosas, pessoas com dificuldades motoras); a segunda para pessoas sem restrições, que desejam ir sentadas; e, finalmente, a última contempla aqueles que preferem entrar rapidamente e ir em pé. Esta última fila é a escolhida por Fátima. A empregada doméstica argumenta que se tiver de esperar muito “perde o serviço”. A linha do MOVE que Fátima utiliza, a 62, parte da estação Venda Nova e sai do corredor Cristiano Machado em direção à área hospitalar. Por este motivo, relata Fátima, os ônibus dessa linha estão sempre muito cheios e contêm pessoas que precisam de atenção médica. Ela nota que por muitas vezes pessoas com dor e desconforto viajam em pé para acessar mais rapidamente os ônibus. Fátima reporta já ter visto pessoas idosas com incontinência e em pé, com as roupas molhadas.

A viagem no MOVE dura, aproximadamente, uma hora e trinta minutos. Quando chega perto do seu lugar de trabalho desce e caminha o trecho restante, por cerca de dez minutos. Dependendo das condições do trânsito a viagem, no total, pode durar até duas horas e vinte minutos. Permanece no seu local de trabalho aproximadamente até as 17h, horário em que faz o caminho inverso. Fátima relata que o caminho para casa é mais demorado por conta do horário e não tem uma duração precisa. Em geral, demora por volta de duas horas e quarenta minutos para chegar em casa, viagem que a cansa mais do que a própria atividade laboral.

---

<sup>98</sup> O filho mais velho, pai da neta, separou-se recentemente e voltou a morar com Fátima. O mais novo está prestes a deixar a casa para morar com a noiva.

<sup>99</sup> Estas filas também foram observadas frequentemente durante o período da tarde nas estações centrais, particularmente naquelas do serviço metropolitano. Em tais estações se colocam cones cor laranja e correntes. Funcionários do sistema vigiam para que as pessoas acessem aos veículos de forma ordenada e controlam o número de pessoas que ingressam.

Chegando em casa ela toma outro banho, coloca roupas confortáveis e cozinha. A comida preparada por Fátima serve tanto como janta e quanto como almoço no dia seguinte. Ao chegarem em casa, a neta e cada um dos filhos esquentam no micro-ondas a comida previamente preparada. A neta, de 13 anos, nem sempre consegue fazer os deveres de casa sozinha, então a entrevistada a ajuda após a janta. Fátima é evangélica e costuma ir ao culto uma vez por semana. Nos dias que sai mais cedo do serviço, chega em casa, toma um banho, coloca roupas limpas e segue rumo ao culto com a sua neta. A igreja, mesmo localizada no bairro Lagoa, está situada em um ponto distante da casa da empregada doméstica. Assim, Fátima e a sua neta tem que caminhar meia hora para chegar local. O culto tem início às 19h30 e costuma durar uma hora. Findado o encontro, avó e neta voltam para casa caminhando.

Fátima ganha pouco mais de um salário mínimo. Para complementar a renda, realiza um bazar na garagem de sua casa aos sábados entre 8h e 17h. Enquanto a neta fica a par do que acontece no bazar, a entrevistada aproveita para limpar a casa. Os filhos não a ajudam nos afazeres domésticos. Aos domingos a rotina se repete. Porém o funcionamento do bazar termina às 13h. Aos finais de semana Fátima também costuma fazer compras. Há um pequeno mercado perto de sua casa cujo preço dos produtos costuma ser mais elevado. Por isso Fátima prefere caminhar cerca de vinte minutos para ir a outro supermercado. No sábado anterior à entrevista foi ao mercado após fechar o bazar, às 17h. Nesse dia ela foi e voltou sozinha, mas em geral costuma ir acompanhada por algum de seus filhos que a levam ou de carro ou de moto. Fátima conta que essas visitas solitárias são para realizar compras miúdas, como de legumes, e que, eventualmente, também o vai a este supermercado durante a semana.<sup>100</sup> Quando sentem vontade de comer um prato especial os filhos, eventualmente, compram carne, mas em geral é Fátima quem se responsabiliza por elas. Para economizar dinheiro ela faz compras maiores uma vez por mês. Nessas oportunidades caminha até o mercado, compra sacolas de vários quilos de arroz e feijão, além de outros produtos não perecíveis, e depois paga R\$ 12,00 por um serviço de entrega.

Consultada pelas mudanças ocorridas em sua vida com a chegada do MOVE, Fátima não hesita em criticar o sistema. O fato dela ter de pegar dois ônibus para chegar ao seu trabalho a incomoda, mas esse sentimento cresce porque nunca consegue ir sentada. Como explicado anteriormente, a demanda pela linha 62, que passa pela área hospitalar, é alta e quem pretende ir sentado deve esperar em uma fila específica na estação Venda Nova.

---

<sup>100</sup> Quando ela vai ao supermercado durante a semana pega um ônibus convencional – o alimentador – e desce em um ponto próximo do supermercado. Depois de fazer as compras volta para a casa caminhando.

Quando volta para casa os ônibus passam lotados de pessoas e em certas ocasiões, por conta disso, sequer param no ponto de ônibus. Quando chega na estação Venda Nova a espera pelo ônibus que a leva para casa também pode se estender por até trinta minutos. Se pudesse evitar a utilização do MOVE, Fátima assim procederia. Ela confessa que nunca gostou de ir ao centro de Belo Horizonte por conta da distância e do alto consumo de tempo que esta viagem significa. Ela teve de aceitar o emprego no bairro Floresta porque, dada a crise econômica que atinge o país, foi demitida de sua ocupação anterior, que estava localizada na região da Pampulha.

Tabela 9 - Atividades e mobilidade de Fátima no dia da entrevista (26 de outubro de 2017)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Acordar	Casa					05:00		Todos os dias
Tomar banho	Casa							Todos os dias
Fazer café da manhã	Casa							Todos os dias
Trabalhar	Floresta	Casa, bairro Lagoa	Estação MOVE Municipal Venda Nova	Sozinha	Ônibus alimentador (621) - R\$ 2,85	06:00	00:30	Segunda a sexta
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Ponto de ônibus (Pouso Alegre)		MOVE municipal (62) - R\$ 1,20	06:30	01:30	
		Ponto de ônibus	Trabalho		Caminhando		00:10	
Voltar para casa	Lagoa	Trabalho Floresta	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	17:00	02:40 (o trânsito é mais pesado e costuma esperar pelo segundo ônibus)	Segunda a sexta
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Venda Nova		MOVE municipal (62) – R\$ 4,05			
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Casa, bairro Lagoa		Ônibus alimentador – Integrado			
Tomar banho	Casa							Segunda a sexta
Cozinhar	Casa							Todos os dias
Ajudar a neta com os deveres	Casa							Segunda a sexta

Fonte: Elaboração própria

Tabela 10 - Outras atividades e mobilidade de Fátima nos dias de semana

Atividade	Que dias a realiza?	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?
Ir na Igreja (culto)	Um dia da semana	Lagoa	Casa	Igreja	Com a neta	Caminhando	19:00	00:30
Voltar para casa	Um dia da semana	Lagoa	Igreja	Casa	Com a neta	Caminhando	20:30	00:30

Fonte: Elaboração própria

Tabela 11 - Atividades e mobilidade de Fátima no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Bazar	Sábado	Casa			A neta também ajuda		08:00 a 17:00	
Cuidar do lar (lavar e passar roupa, limpar quartos e o banheiro, cozinhar...)	Sábado	Casa						
Ir no mercado	Sábado	Lagoa	Casa	Supermercado Uberaba	Sozinha (Às vezes os filhos a levam)	Caminhando (Quando vai com os filhos vai de moto ou de carro)	17:00	00:20
Bazar	Domingo	Casa			A neta também ajuda		08:00 a 13:00	

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.1.2. Wendy

Wendy, de 29 anos, é estudante de doutorado. Veio de Equador para fazer sua pós-graduação no Brasil e mora sozinha no bairro Santa Mônica, onde fica grande parte da semana redigindo sua tese. Mesmo com a opção de trabalhar e estudar no laboratório dentro do campus, nesta etapa final prefere permanecer em casa para não ser interrompida pelos colegas de trabalho.

A entrevista com ela começou na estação Pampulha, enquanto esperava, em uma fila, um veículo da linha 51 que a levaria até a estação UFMG. Naquele dia Wendy estava indo à faculdade para se encontrar com seu orientador. Realiza este trajeto duas vezes por semana. Às terças-feiras encontra o co-orientador e às sextas-feiras se reúne com o orientador. O horário marcado pode variar de semana a semana, mas costuma ser em algum momento após o almoço. Nesse dia em particular o encontro estava marcado para 10h30. Porém, antes disso, ela teria que passar no laboratório de pesquisa do qual participa a fim de imprimir e reler um artigo que seria discutido na reunião. Por isso saiu de casa às 8h20, depois de tomar um banho e ter lanchado em casa. O ponto do ônibus alimentador, que a leva até a estação Pampulha em uma viagem de quinze minutos, fica localizado a poucos metros da sua casa. Já na estação Pampulha, para acessar às plataformas do serviço do MOVE, passou por uma catraca onde terminou de pagar a passagem,<sup>101</sup> desceu pelas escadas rolantes, caminhou até a plataforma de onde parte a linha 51 e incorporou-se à fila para entrar no ônibus. A viagem até a estação UFMG é de dez minutos.

Após a reunião e o almoço a estudante de doutorado iria realizar algumas compras. Para isso utilizaria um ônibus convencional que a levaria até o shopping mais próximo em uma viagem de dez minutos. Depois das compras ingressaria em um ônibus MOVE que a conduziria até a estação Pampulha, onde esperaria para pegar o ônibus alimentador até Santa Mônica novamente.

Wendy dedica parte do seu tempo à academia, local no qual vai se exercitar três vezes por semana. Toda terça, quarta e quinta-feira a doutoranda sai de casa às 19h e caminha por cinco minutos até chegar na academia. Depois de malhar por duas horas, volta caminhando. Esta é uma atividade que faz sozinha.

Quando perguntada a respeito das atividades realizadas no final de semana anterior à entrevista, a estudante respondeu que saiu de casa no sábado apenas para fazer as compras

---

<sup>101</sup> A primeira passagem, no ônibus alimentador, é de R\$ 2,85, enquanto, por conta da integração das tarifas, no segundo ônibus paga só R\$ 1,05.

semanais. Seu namorado a acompanhou nesta tarefa. Saíram de casa às 18h. A caminhada até o supermercado mais próximo foi de quinze minutos. Finalizadas as compras, optaram por solicitar um Uber para não necessitarem carregar as sacolas do trajeto de volta para a casa de Wendy.

Wendy, que mora em Belo Horizonte há mais de cinco anos, avalia criticamente o sistema MOVE. Antes da implementação do sistema ela costumava pegar um único veículo para acessar à UFMG, seu principal destino por conta dos estudos. A baldeação na estação Pampulha tem acarretado maiores tempos de viagem já que se faz necessária a formação de filas para ingressar os ônibus MOVE e esperar pelos ônibus alimentadores que a levam de volta para casa.

Tabela 12 - Atividades e mobilidade de Wendy no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					07:30		Todos os dias
Tomar banho	Casa							Todos os dias
Arrumar-se	Casa							Todos os dias
Imprimir e ler artigo para reunião com orientador	Pampulha	Casa, Santa Monica	Estação MOVE Municipal Pampulha I	Sozinha	Ônibus alimentador (645) R\$ 2,85	08:20	00:15	Terça e sexta
		Estação MOVE Municipal Pampulha I	Estação MOVE municipal UFMG		MOVE municipal (51) R\$ 2,05	08:45	00:10	Terça e sexta
		Estação MOVE municipal UFMG	Laboratório		Caminhando	08:55	00:10	Nesse dia
Reunião com orientador	Pampulha			Orientador e possivelmente com o coorientador		10:30		Terça e sexta
Comprar no shopping (coisas pessoais)	Pampulha	UFMG	Shopping	Sozinha	Ônibus convencional (5102) R\$ 4,05	Não definido	00:15	Nesse dia
Voltar a casa	Santa Mónica	Shopping	Estação MOVE Municipal Pampulha		MOVE municipal (64/62) R\$ 4,05		01:00	
		Estação MOVE Municipal Pampulha I	Casa		Ônibus alimentador (645) Integrado		00:15	Nesse dia

Fonte: Elaboração própria



Tabela 13 - Outras atividades e mobilidade de Wendy nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Academia	Terça, quarta e quinta.	Santa Mônica	Casa	Academia	Sozinha	Caminhando	19:00	00:05
Voltar para casa	Terça, quarta e quinta.	Santa Mônica	Academia	Casa	Sozinha	Caminhando	21:00	00:05

Fonte: Elaboração própria

Tabela 14 - Atividades e mobilidade de Wendy no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Comprar	Sábado	Bairro do lado	Casa	Supermercado	Namorado	Caminhando	18:00	00:15
Voltar para casa	Sábado	Santa Mônica	Supermercado	Casa	Namorado	Uber	19:00	00:05
Descansar	Domingo	Santa Mônica	Casa					

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.1.3. *Maria Flora*

Maria Flora é uma enfermeira aposentada que continua prestando serviços missionários e de cuidados em saúde. Aos 70 anos de idade viajou há uns meses de São Paulo para morar com duas colegas de sua comunidade religiosa – a Congregação de Irmãs da Imaculada Conceição. Moradora do bairro Liberdade, Maria Flora tem uma mobilidade bastante ampla, já que transita entre Ribeirão das Neves e o centro da cidade.

A entrevista com Maria Flora começou na estação UFMG, onde esperou por mais de vinte minutos a chegada do ônibus da linha 63 a levá-la até a estação Venda Nova. Havia perdido o ônibus anterior e o tempo de espera entre um e outro, nesse horário, era de trinta minutos. A estação, assim como muitas outras no sistema, não conta com espaço para esperar sentado, motivo pelo qual Maria Flora estava encostada em um tubo metálico colocado ao longo da estação. Levava consigo uma mochila e pequenos pacotes.

No dia da entrevista a missionária tinha realizado aulas de hidroginástica, atividade que realiza duas vezes por semana há mais de quinze anos para manter a saúde do coração. As aulas começam às 7h, em um local acessado a quinze minutos de caminhada. Tanto para ir como para voltar, às 8h, Maria Flora fez o percurso sozinha. Depois disso arrumou-se e saiu às 9h, atrasada, para ir ao bairro Maria Helena em Ribeirão das Neves, onde faz trabalhos pastorais. Caminhou por aproximadamente quinze minutos até a estação UFMG onde percebeu que tinha perdido o ônibus e esperou pelo seguinte. A viagem até a estação Venda Nova dura entre meia hora e quarenta minutos, dependendo das condições de trânsito. Chegando lá a missionária pega mais um ônibus – desta vez uma linha metropolitana. Para embarcar neste segundo ônibus muitas vezes tem de esperar até meia hora porque a sua frequência é bem menor. Depois de uma viagem de quinze a vinte minutos ela caminha por mais quinze até chegar na paróquia que atende. Parte do seu trabalho consiste em cadastrar famílias com membros idosos, para conhecer os locais que precisam serviços religiosos especiais. Por este motivo ela costuma caminhar muito, visitando os membros da paróquia em suas respectivas casas. Cabe mencionar que foi justamente por este motivo, a alta presença de idosos nessa comunidade, que Maria Flora escolheu fazer as suas atividades missionárias neste local. Aproveita o fato de estar em uma área rural para comprar verduras e frutas livres de agrotóxicos a fim de consumi-los em sua casa. Costuma voltar para seu lar por volta das 18h. Assim, realiza o caminho inverso: caminha até o ponto onde pega o ônibus metropolitano que a leva até a estação Venda Nova. Lá espera pelo MOVE que a conduzirá até a estação UFMG e depois caminha até, finalmente, chegar em casa.

Como parte dos seus compromissos missionários e de serviço à comunidade, Maria Flora também realiza visitas a uma mulher que mora no bairro São Paulo. Além disso, frequenta a Casa de Apoio Nossa Senhora da Conceição, que realiza serviços variados para pessoas portadoras do vírus do HIV. Para visitar a sua nova amiga – atividade que faz uma vez por semana em horários não delimitados – ela se dirige a pé até a estação UFMG, local onde entra em um ônibus MOVE municipal até um ponto localizado na rua Caetés. Tendo alcançado o ponto em questão ela caminha até a rua Tupinambás, onde acessa outro ônibus, desta vez um convencional que a leva até o ponto mais próximo da casa da sua amiga, de modo que não precisa caminhar muito para chegar. A viagem, no total, dura aproximadamente uma hora. Para voltar para casa ela faz o caminho contrário. O trabalho que realiza na casa de apoio, no bairro Lagoinha, ocorre sempre às tardes porque tem de respeitar o horário de funcionamento da casa. Uma vez por semana Maria Flora sai de sua casa às 14h – ou 14h30 – e caminha até a estação UFMG, onde pega um ônibus do sistema que a leva, em uma viagem de dez minutos, até a estação Senai. Da estação Senai caminha por mais quinze minutos até chegar ao seu destino. Porém, quando está muito quente, para cuidar da sua saúde, continua no primeiro ônibus até o centro e de lá pega um ônibus complementar. Nessas ocasiões ela demora um tempo maior e a viagem completa dura entre quarenta e quarenta e cinco minutos.

Maria Flora também frequenta sessões de acupuntura. A cada duas semanas, em geral, vai até o hospital da Unimed no bairro Santa Efigênia. No entanto, caso sinta alguma dor muscular essa frequência é aumentada para uma vez por semana. Não tem uma rota ou horários definidos para ir à terapia. Tudo “depende do lugar onde estiver e o horário marcado”. No entanto, geralmente vai de metrô e costuma gastar aproximadamente quarenta minutos para chegar ao hospital. Com frequência, sai de casa e caminha até a estação UFMG, onde pega um ônibus MOVE até o centro da cidade. Uma vez no centro caminha até a estação de Metrô Lagoinha, onde entra no trem até a estação Santa Efigênia. Depois de descer do metrô caminha um pouco até chegar ao hospital. Para voltar para sua casa realiza o caminho contrário. Evita ir de ônibus por conta da quantidade de baldeações que teria de fazer, mas dependendo da região onde estiver pode usar este meio de transporte.

Aos finais de semana a enfermeira aposentada mantém suas atividades religiosas. Aos sábados ela tem atividades de formação no centro da cidade. Para ir ao centro Maria Flora muda ligeiramente a sua rota. Saindo de casa às 13h, caminha por aproximadamente cinco minutos até a rua Boaventura, onde pega um ônibus MOVE da linha 5401, que a leva até a estação SENAI, numa viagem de meia hora. De lá ela caminha por mais dez minutos até o

local onde recebe a formação. Quando o curso termina, às 18h, em vez de voltar para casa segue rumo ao bairro Santa Helena, onde permanece até o domingo para frequentar a missa com os membros da comunidade que acompanha durante a semana. Após sair do local de formação, caminha por dez minutos até chegar na estação Senai, onde pega um ônibus MOVE até a estação Venda Nova, em um percurso que é estimado entre quarenta e cinquenta minutos. O restante do caminho corresponde àquele previamente descrito. Em um horário não definido, no domingo, faz o caminho de retorno.

Maria Flora procura acomodar todas estas atividades na sua apertada agenda sem descuidar a sua comunidade. Todas as segundas ela e as duas colegas com as quais vive ficam em casa rezando, avaliando suas atividades e planejando as tarefas que precisam realizar em casa.

Quando foi consultada sobre sua opinião a respeito do MOVE, a missionária avalia o sistema de maneira positiva. Para Maria Flora o MOVE permite-lhe realizar grande parte das suas atividades utilizando uma quantidade significativa de ônibus sem que necessite sair do sistema. Acredita que a existência dos corredores exclusivos agiliza muito os deslocamentos dos ônibus, embora reconheça que para antigos moradores de Belo Horizonte a implementação do sistema possa ter significado grandes transtornos na maneira de se locomover pela cidade. Finalmente, Maria Flora menciona que, pelo fato de ser idosa, consegue utilizar gratuitamente o sistema de transporte público. Este fato potencializa sua capacidade de realizar vários e longos deslocamentos pela cidade.

Tabela 15 - Atividades e mobilidade de Maria Flora no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					06:15		Todos os dias
Rezar	Casa							Todos os dias
Tomar café	Casa					06:45		Todos os dias
Hidrogenástica	Liberdade	Casa	Academia	Sozinha	Caminhando	07:00	00:15	Duas vezes por semana
Voltar para casa	Liberdade	Academia	Academia	Sozinha	Caminhando	08:00	00:15	Duas vezes por semana
Tomar banho								
Pastoral	Maria Helena (Ribeirão das Neves)	Casa	Estação MOVE municipal UFMG	Sozinha	Caminhando	09:00	00:15	Uma vez por semana
		Estação MOVE municipal UFMG	Estação MOVE Municipal Venda Nova		MOVE municipal (63)	09:15	00:30 - 00:40 (Mais espera)	
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Ponto de ônibus		Ônibus metropolitano	09:45 - 09:55	00:15 - 00:20 (Mais espera)	
		Ponto de ônibus	Pastoral		Caminhando	10:00 - 10:10	00:15	
Voltar para casa	Liberdade	Pastoral	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	18:00	00:15	Uma vez por semana
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Venda Nova		Ônibus metropolitano		00:15 - 00:20	
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Estação MOVE municipal UFMG		MOVE municipal (63)		00:30 - 00:40	
		Estação MOVE municipal UFMG	Casa		Caminhando		00:15	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 16 - Outras atividades e mobilidade de Maria Flora nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Estar em comunidade	Segunda-feira	Casa			Irmãs da congregação			00:15
Acupuntura	Uma vez por semana ou cada duas semanas	Santa Efigênia	Casa	Estação MOVE municipal UFMG	Sozinha	Caminhando	Não delimitado	00:15
			Estação MOVE municipal UFMG	Ponto na rua Caetés		MOVE municipal		
			Ponto na rua Caetés	Estação de Metrô Lagoinha		Caminhando		
			Estação de Metrô Lagoinha	Estação de Metrô Santa Efigênia		Metrô		
			Estação de Metrô Santa Efigênia	Unimed		Caminhando		00:10 (00:40 em total)
Voltar em casa depois da acupuntura	Uma vez por semana ou cada duas semanas	Liberdade	Unimed	Estação de Metrô Santa Efigênia	Sozinha	Caminhando	Não delimitado	00:10
			Estação de Metrô Santa Efigênia	Estação de Metrô Lagoinha		Metrô		
			Estação de Metrô Lagoinha	Ponto na rua Caetés		Caminhando		
			Ponto na rua Caetés	Estação MOVE municipal UFMG		MOVE municipal		
			Estação MOVE municipal UFMG	Casa		Caminhando		00:15

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Visitar a sua amiga	Uma vez por semana	São Paulo (bairro)	Casa	Estação MOVE municipal UFMG	Sozinha	Caminhando	Não delimitado	00:15
			Estação MOVE municipal UFMG	Ponto de ônibus na rua Caetés		MOVE municipal		
			Ponto de ônibus na rua Caetés	Ponto de ônibus na rua Tupinambás		Caminhando		
			Ponto de ônibus na rua Tupinambás	São Paulo (bairro)		Ônibus convencional		01:00 no total
Voltar da visita	Uma vez por semana	Liberdade	São Paulo (bairro)	Ponto de ônibus na rua Tupinambás	Sozinha	Ônibus convencional	Não delimitado	
			Ponto de ônibus na rua Tupinambás	Ponto de ônibus na rua Caetés		Caminhando		
			Ponto de ônibus na rua Caetés	Estação MOVE municipal UFMG		MOVE municipal		
			Estação MOVE municipal UFMG	Casa		Caminhando		00:15 (01:00 no total)

Atividade	Que dias a realiza?	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?
Casa de apoio Nossa Senhora da Conceição	Uma vez por semana	Lagoinha	Casa	Estação MOVE municipal UFMG	Sozinha	Caminhando	14:00	00:15
			Estação MOVE municipal UFMG	Estação MOVE Municipal SENAI		MOVE municipal	14:15	00:10
			Estação MOVE Municipal SENAI	Casa de Apoio		Caminhando/ (Se estiver muito quente chega até o centro e pega um ônibus convencional)	14:25	00:15
Voltar para casa	Uma vez por semana	Liberdade	Casa de Apoio	Estação MOVE Municipal SENAI	Sozinha	Caminhando	Não delimitado	00:15
			Estação MOVE Municipal SENAI	Estação MOVE municipal UFMG		MOVE municipal		00:10
			Estação MOVE municipal UFMG	Casa		Caminhando		00:15

Fonte: Elaboração própria

Tabela 17 - Atividades e mobilidade de Maria Flora no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Formação	Sábado	Centro	Casa	Ponto de ônibus na Boaventura	Sozinha	Caminhando	13:00	00:05
			Ponto de ônibus na Boaventura	Estação MOVE Municipal SENAI		MOVE municipal (5401)	13:05	00:30 e- 00:40



<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
			Estação MOVE Municipal SENAI	Local da formação		Caminhando	15:45	00:10 (00:40-00:50 no total)
Pastoral	Sábado	Maria Helena (Ribeirão das Neves)	Local da formação	Estação MOVE Municipal SENAI	Sozinha	Caminhando	18:00	00:10
			Estação MOVE Municipal SENAI	Estação MOVE Municipal Venda Nova		MOVE municipal	18:10	00:40 - 00:50
			Estação MOVE Municipal Venda Nova	Ponto de ônibus		Ônibus metropolitano	19:00	00:15 - 00:20
			Ponto de ônibus	Pastoral		Caminhando	19:20	00:15
Missa	Domingo	Maria Helena (Ribeirão das Neves)						
Voltar para casa depois da pastoral	Domingo	Liberdade	Pastoral	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	Não delimitado	00:15
			Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Venda Nova		Ônibus metropolitano		00:15 - 00:20
			Estação MOVE Municipal Venda Nova	Estação MOVE municipal UFMG		MOVE municipal (63)		00:30 - 00:40
			Estação MOVE municipal UFMG	Casa		Caminhando		00:15

Fonte: Elaboração própria

#### 3.3.1.4. *Elen*

Elen, de 22 anos, foi entrevistada na estação Venda Nova quando estava a caminho do seu trabalho. Ouvindo música no celular, ela esperava sentada em um banco de concreto a saída da linha 64. A entrevista continuou durante parte do seu percurso no ônibus.

A jovem mora no bairro da Mantiqueira com sua mãe, seu pai e dois irmãos mais novos – uma menina de 15 anos e um menino de 6. Caixa em uma loja de roupas, faz uma jornada de trabalho 12 x 36 horas – o que significa, em termos práticos, que para cada dia de trabalho ela descansa um dia – rompe com a rotina estabelecida pela semana, o que a impede de se comprometer com atividades executadas em dias e horários regulares – por exemplo, ela só pode frequentar os cultos de sua igreja em domingos alternados. Nos dias em que trabalha, Elen entra no seu serviço às 11h e meia e sai às 23h30. Na data da entrevista a jovem relatou ter acordado por volta das 7h30, ter ido à padaria caminhando em um percurso que demora cerca de vinte minutos, realizado seu café da manhã, ter tomado seu banho e se arrumado para o trabalho, antes de sair novamente de casa em direção ao seu escritório. O ponto de ônibus no qual ela acessa a linha que a levará até a estação Venda Nova fica próxima de sua casa, o que implica um deslocamento mínimo a pé. Em geral, Elen costuma embarcar neste primeiro ônibus 9h40 e relata que apesar do trajeto rumo à estação ser curto, durando em média quinze minutos – ainda que, pela velocidade do motorista, este já alcançou quarenta minutos. Entre a estação Venda Nova e o seu destino final, localizado na região da Pampulha, o trajeto dura entre quarenta e cinquenta minutos. Ela procura se programar para chegar em seu local de trabalho por volta de 11h10, de modo a ter um pequeno intervalo de tempo para se trocar antes de iniciar seu turno. O segundo ônibus a deixa em frente ao local em que trabalha, de maneira que a sua caminhada até o seu destino também é considerada pequena por ela.

No caminho de volta, Elen pega a mesma combinação de ônibus mas em sentido oposto. A jovem tenta se programar para pegar o ônibus que a leva até a estação Venda Nova no horário das 23h30, pois assim chegará no terminal por volta da meia noite, tempo hábil para pegar a linha que a conduz até sua casa que costuma partir 00h10. Quando não consegue coordenar esse horário e Elen perde o ônibus que sai da estação meia noite e dez, a jovem tem que aguardar o ônibus seguinte, que embarca apenas meia 00h55. Nessa circunstância, a jovem diz que lida com este tempo de espera escutando música. Chama a atenção o fato de que no retorno Elen não desça no ponto de ônibus em que iniciou sua jornada pela manhã, mas que solicite ao motorista que estacione em um lugar mais próximo de sua casa, diminuindo ainda mais a deslocamento a pé, e lhe oferecendo maior segurança.

Indagada sobre o que achou da implementação do MOVE, Elen disse que em sua visão o transporte melhorou porque os corredores exclusivos diminuem o tempo em trânsito. Segundo a jovem, antes a viagem durava bem mais. Apesar de ter mencionado que ainda faltavam algumas outras melhorias ao MOVE, quando questionada não soube especificar que melhorias necessárias seriam estas.

Portadora do diploma do ensino médio, Elen disse que uma das razões mais importantes para estar realizando aquele trabalho é a necessidade de juntar dinheiro para retomar seus estudos. A jovem revelou o plano de se matricular em um curso técnico de enfermagem. Nos dias em que não está trabalhando como caixa, Elen relata que tenta conciliar o exercício das tarefas domésticas – como a mesma diz, “mulher nunca tem folga” – com um tempo para lazer e cuidado pessoal. Elen diz que, em geral, ela cuida da casa, ajuda a mãe com a tarefa de cozinhar e toma conta dos seus irmãos. Inclusive, substituiu sua mãe, que trabalha até tarde, nas reuniões escolares destes – que ocorrem no período da manhã, entre as sete e as nove horas, e demandam um deslocamento de cerca de quinze minutos de caminhada, o que a jovem qualifica como perto. No dia anterior à entrevista, ela relatou não ter saído de casa porque teve que passar o tempo todo lavando roupa.

Por conta do seu trabalho, a jovem disse ter parado com as aulas de ginástica, mas que pretende retomar em breve esta atividade. Quando perguntada sobre os hábitos da época em que fazia as aulas, Elen disse que as mesmas aconteciam no período noturno entre as 19h20 e as 23h. Além disso, falou que no caminho de volta, realizado a pé, ela regressava na companhia de um conjunto de cinco amigos e que um deles a seguia até ela entrar em sua casa. Elen namora e diz que seu companheiro mora longe de sua casa, mas que, nos dias em que irão se encontrar, ele costuma buscá-la ou de moto ou de carro. Quando perguntada sobre as atividades que realizou no último final de semana, Elen disse que no último domingo, que havia sido seu descanso, ela, em conjunto com seu namorado e suas primas organizaram um almoço em família e a noite ela foi com seu namorado à Igreja. Segundo a jovem, apesar de se localizar no mesmo bairro em que mora, o templo fica em uma parte mais distante e eles se deslocaram até lá de carro. Saíram às 18h de casa para chegar a tempo do começo do culto, que estava previsto para às 19h30. Este terminou por volta das 21h30 e ela voltou para casa, de carro, conduzida por seu namorado, às 21h40.

Tabela 18 - Atividades e mobilidade de Elen no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Mantiqueira	Casa				07:30		Segunda a sexta
Comprar pão	Mantiqueira	Casa	Padaria	Sozinha	Caminhando		00:20	Segunda a sexta
Voltar para casa	Mantiqueira	Padaria	Casa	Sozinha	Caminhando		00:20	Segunda a sexta
Tomar banho	Casa							Segunda a sexta
Tomar café	Casa							Segunda a sexta
Trabalhar	Pampulha	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	09:40		12x36 (Um dia de trabalho e outro de folga)
			Estação MOVE Municipal Venda Nova		Ônibus alimentador (626) R\$ 2,85	09:40	00:15- 00:40 (Dependendo do trânsito)	
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Ponto de ônibus		MOVE municipal (64) R\$ 1,20	10:00	00:40- 00:50	
		Ponto de ônibus	Shopping del Rei		Caminhando	10:00	00:05	
Voltar para casa	Mantiqueira	Shopping del Rei	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	23:30	00:05	12x36 (Um dia de trabalho e outro de folga)
			Estação MOVE Municipal Venda Nova		MOVE municipal (64) R\$ 4,05	23:35	00:35	
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Ponto de ônibus		Ônibus alimentador (626) Integrado	00:10	00:20 (Pode esperar até 1h)	
		Ponto de ônibus	Casa		Caminhando (do lado de casa)	00:30		

Fonte: Elaboração própria

Tabela 19 - Outras atividades e mobilidade de Elen nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Ir na reunião da escola dos seus irmãos	Eventualmente, quando a mãe não consegue ir	Mantiqueira	Casa	Escola dos irmãos	Sozinha	Caminhando	07:00	00:15
Voltar para casa	Eventualmente, quando a mãe não consegue ir	Casa	Escola dos irmãos	Casa	Sozinha	Caminhando	09:00	00:15
Lavar roupa	Nos dias de folga	Casa						
Arrumar casa	Nos dias de folga	Casa						
Ir para casa do namorado	Eventualmente	Mantiqueira	Casa	Casa do seu namorado	Namorado	Carro do namorado		
Malhar (fazia, mas pretende voltar)	Nos dias de folga	Mantiqueira	Casa	Academia	Sozinha	Caminhando	19:00	00:07
Voltar para casa de malhar (pretende voltar)	Nos dias de folga	Mantiqueira	Academia	casa	Com amigos	Caminhando	23:00	00:07

Fonte: Elaboração própria

Tabela 20 - Atividades e mobilidade de Elen no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Arrumar a casa	Sábado	Casa						
Cuidar dos seus irmãos	Sábado	Casa			Irmãos			
Almoçar na sua casa com família e namorado	Domingo	Casa			Namorado e família			
Ir na Igreja	Domingo (Não é frequente)	Mantiqueira	Casa	Igreja	Namorado	Carro do namorado	18:00	00:30
Voltar da Igreja	Domingo (Não é frequente)	Mantiqueira	Igreja	Casa	Namorado	Carro do namorado	21:40	00:30
Ir para a festa de criança (sobrinho da sua mãe)	Sábado (dia seguinte à entrevista)	Mantiqueira	Casa	Casa da criança	Pai, mãe e irmãos	Carro da família	20:00	Desconhecida

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.1.5. *Geiziane*

A entrevista com Geiziane começou na estação Mineirão, continuou no MOVE até a estação Cachoeirinha, onde ela desceu, e se estendeu por mais uns quinze minutos, enquanto ela ia a pé até o local de trabalho. Ela tem 22 anos e mora com seus pais e seus dois irmãos mais novos no bairro Lagoa, situado na região de Venda Nova. Para custear o valor da sua faculdade, ela trabalha de segunda a sábado de 11h às 17h20 no bairro São Francisco. A jovem relatou que, em geral, acorda entre 8h e 8h30. Antes de sair de casa em direção ao trabalho ela ajuda sua mãe com as tarefas do lar, em especial deixando a comida preparada para que seus irmãos mais novos possam aquecer quando estes voltarem da escola. Ela passa uma parte significativa do seu tempo fora de casa. Durante a semana, Geiziane deixa seu lar entre 9h30 e 9h40 e só regressa depois das aulas da faculdade, em um horário que varia entre 23h30 e 00:30.

Para chegar ao seu local de trabalho a jovem caminha um pequeno pedaço até o ponto de ônibus mais próximo, que demora cerca de cinco minutos – quando está apressada ou atrasada ela diz percorrer este trajeto em dois ou três minutos. Em seguida, pega seu ônibus até a estação Pampulha em um percurso que dura entre trinta e quarenta minutos. Na estação, ela pega um ônibus da rede MOVE que costuma demorar dez minutos até conduzi-la à estação Cachoeirinha. De lá ela caminha mais quinze minutos até finalmente chegar ao seu destino. No entanto, no dia em que ocorreu a entrevista Geiziane estava atrasada e teve que modificar seu itinerário. Após chegar à estação Pampulha, como o ônibus que a deixaria mais próxima de trabalho demoraria a passar, a jovem fez uma combinação com outros dois ônibus; pegou a linha 64 e foi com ela até a estação Mineirão e nesta acessou a linha 63, que a levou à estação Cachoeirinha.

Quando sai do serviço às 17h20, a jovem se dirige à avenida Antônio Carlos e pega uma linha MOVE, dentre várias possíveis, que a leve novamente à estação Pampulha. Geiziane ressalta que nem sempre pega o primeiro ônibus com este destino e que, quando não está atrasada, prefere esperar um pouquinho a mais para desfrutar do conforto de viajar sentada – a propósito, a estudante acredita que esta espera compensa uma vez que há muitas linhas fazendo este trajeto e os ônibus chegam relativamente rápido ao ponto. O trajeto até a estação Pampulha dura geralmente entre dez e vinte minutos, mas caso a Avenida Antônio Carlos esteja muito congestionada, situação pouco frequente, pode alcançar entre trinta e quarenta minutos. Da estação Pampulha ao ponto de sua faculdade, localizada no bairro Jardim Leblon, são mais dez a quinze minutos de percurso. A caminhada entre o ponto de

desembarque e a faculdade é pequena. Geiziane afirma que é incomum ela se atrasar para o início das aulas, às 19h. Quando o trânsito na Antônio Carlos flui, ela costuma chegar entre 18h20 e 18h30; quando está mais lento ela chega na sala de aula às 18h40 ou 18h50. Suas aulas na faculdade têm horário previsto para terminar às 22h40. Dependendo da hora exata em que sua vida acadêmica se encerra, Geiziane pode pegar um ônibus direto para a sua casa ou, caso o mesmo já tenha passado, ela faz uma baldeação na estação Pampulha e de lá pega uma linha que a deixe perto de sua casa. Essa diferença de itinerários corresponde à enorme variação possível de horário em que ela pode chegar em casa. Quando os ponteiros do relógio estão a seu favor, Geiziane está mais perto de chegar por volta das 23h30; quando estão contra, ela tende a chegar por volta de meia noite e meia. A jovem reitera inúmeras vezes que a insegurança mobiliza sua estratégia de retorno ao lar. Ela relata que a região no entorno da faculdade é perigosa e que uma menina recentemente foi assaltada nas imediações. Embora não fique distante, o ponto de ônibus em que ela espera fica em um outro quarteirão, o que aumenta a sensação de vulnerabilidade. Para não ficar sozinha no ponto e não se arriscar, ela prefere não esperar pela linha que a leva diretamente para sua casa e, inclusive, tem preferido recorrer à baldeação na Estação Pampulha,<sup>102</sup> ainda que, além do tempo adicional de trânsito e espera isso implique também em percorrer uma distância maior a pé entre o ponto de desembarque e sua casa – que em condições normais a estudante alega durar cerca de quinze minutos, mas que “correndo como uma louca” ela consegue diminuir o tempo pela metade. A mãe da jovem com frequência pede para que esta a avise quando estiver chegando ao ponto para que possa lhe escoltar no trajeto final até a casa, mas Geiziane prefere não atrapalhar o sono da mãe, que acorda muito cedo no dia seguinte.

Com uma rotina muito apertada, durante a semana Geiziane não consegue se dedicar a nenhuma outra atividade, embora deseje acordar um pouco mais cedo para fazer aulas de ginástica. Aos sábados, a jovem segue a mesma rotina, quanto aos horários, mas acredita que por ter menos carros nas ruas o percurso seja realizado em tempo menor. Na ocasião em que a entrevista foi realizada Geiziane estava em uma época de provas e, conforme disse, como sua faculdade é exigente quanto às notas, ela tinha que se empenhar bastante. Assim, ela usou todo seu tempo livre em função dos estudos, chegando ir dormir de madrugada; às 4h.

Por fim, a jovem enxerga a mudança promovida pelo MOVE com bons olhos. Primeiro porque ela diz que em outros tempos o trajeto que ela demoraria 1h30 ou até duas

---

<sup>102</sup> Contribuí para essa escolha o fato de um colega de faculdade de Geiziane ir até a estação da Pampulha. Assim, ela se sente mais segura na companhia de seu colega, mesmo tendo que efetuar um deslocamento mais desvantajoso do ponto de vista da distância e do tempo para chegar em casa.



horas para realizar, hoje ela consegue cumpri-lo em quarenta minutos, uma hora. Além disso ela também destacou o conforto no deslocamento proposto pelos ônibus do MOVE, destacando a importância do ar condicionado nas épocas de calor.

Tabela 21 - Atividades e mobilidade de Geiziane no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa			Sozinha		08:00		Segunda a sexta
Ajeitar coisas da casa	Casa			Sozinha				Segunda a sexta
Fazer almoço para seu irmão (o deixa quase pronto)	Casa			Sozinha				Segunda a sexta
Trabalhar (quando está tarde, ela pega dois ônibus MOVE)	São Francisco	Casa, Bairro Lagoa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	09:30	00:05	Segunda a sexta
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Pampulha		Ônibus alimentador (615) - R\$ 2,85	09:45	00:30 - 00:40	
		Estação MOVE Municipal Pampulha	Estação MOVE Municipal Cachoerinha		MOVE municipal (63) R\$ 2,05	10:15	00:10	
		Estação MOVE Municipal Cachoerinha	Trabalho		Caminhando	10:25	00:10 - 00:15	
Estudar	Jardim Leblon	Trabalho	Estação MOVE Municipal São Francisco	Sozinha		17:20	00:10 - 00:15	Segunda a sexta
		Estação MOVE Municipal São Francisco	Estação MOVE Municipal Pampulha		MOVE municipal - R\$ 4,05	18:00	00:10 - 00:20	
		Estação MOVE Municipal Pampulha	Faculdade		Ônibus alimentador (607) Integrado	18:20	00:15- 00:20 (com trânsito entre 00:30 e 00:40)	

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Voltar para casa	Lagoa	Faculdade	Ponto de ônibus atrás da Faculdade	Amigo	Caminhando	22:40	00:03 - 00:05	Segunda a sexta
		Ponto de ônibus	Ponto de ônibus próximo de casa	Sozinha	Ônibus convencional – R\$ 4,05	22:45	00:15- 00:20	
		Ponto de ônibus	Casa		Caminhando	23:05	00:10	
	Lagoa (Quando sai tarde da faculdade)	Faculdade	Ponto de ônibus	Amigo	Caminhando	22:40	00:03 - 00:05	
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Pampulha		Ônibus alimentador (617) R\$ 2,85	22:45	00:15	
		Estação MOVE Municipal Pampulha	Ponto de ônibus	Sozinha	Ônibus alimentador (616) Integrado	23:00	00:30 (espera até 00:20)	
		Ponto de ônibus	Casa		Caminhando	23:30	00:15	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 22 - Atividades e mobilidade de Geiziane no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Trabalhar	Sábado	São Francisco	Casa, Bairro Lagoa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	09:30	00:05
			Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Pampulha		Ônibus alimentador (615) - R\$ 2,85	09:45	00:30 - 00:40
			Estação MOVE Municipal Pampulha	Estação MOVE Municipal Cachoerinha		MOVE municipal (63) R\$ 2,05	10:15	00:10
			Estação MOVE Municipal Cachoerinha	Trabalho		Caminhando	10:25	00:10 - 00:15
Voltar para casa	Sábado	Lagoa	Trabalho	Estação MOVE Municipal São Francisco	Sozinha	Caminhando	17:20	00:10 - 00:15
			Estação MOVE Municipal São Francisco	Estação MOVE Municipal Pampulha		MOVE municipal (63) R\$ 4,05	17:35	00:10
			Estação MOVE Municipal Pampulha	Ponto de ônibus		Ônibus alimentador (615) - Integrado	17:45	00:30 - 00:40
			Ponto de ônibus	Casa		Caminhando (ponto do lado de casa)	17:25	
Estudar	Tarde de sábado	Casa						
Estudar	Domingo	Casa						

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.1.6. *Marlene*

Marlene é uma dona de casa de 64 anos moradora do bairro Vitória. Junto com ela moram dois dos seus filhos e três dos seus seis netos.<sup>103</sup> Marlene ajuda os filhos com a criação dos netos, conferindo especial atenção a uma neta de nove anos que, por um problema congênito na coluna, tem dificuldades para se locomover. Para obter uma renda própria, Marlene vende produtos da marca Boticário.

A entrevista começou na estação São Paulo onde Marlene e sua neta de nove anos esperavam um ônibus da linha 83P. Como em todos os dias da semana, Marlene tinha acordado às seis horas. Dedicou o primeiro momento do dia à leitura da Bíblia. Antes de preparar o almoço percebeu a ausência de alguns ingredientes e foi ao supermercado. Aproveitou também para realizar outras compras. Saiu de casa e caminhou por cinco minutos até o ponto de ônibus, onde acessou uma linha convencional que a conduziu ao ponto mais próximo do supermercado. Caminhou brevemente para alcançar o referido estabelecimento. Nas compras acima de R\$ 100,00, o mercado oferece a opção de entrega gratuita em domicílio. Porém, como nesse dia Marlene pagou menos do que este valor, teve de pegar as sacolas e voltar para casa de ônibus.

Após preparar o almoço, saiu 11h15 para ir buscar a neta na escola. Ainda que o trajeto de ida seja realizado rapidamente – demora cinco minutos andando –, o percurso de volta, feito em companhia de sua neta e do filho de uma vizinha, tem uma duração maior, sobretudo por conta das dificuldades de locomoção da sua neta. Como sua filha foi almoçar em casa, ofereceu uma carona de carro à Marlene e sua neta até um ponto que a levaria à estação São Gabriel, para que estas pudessem diminuir o seu trajeto até o centro da cidade a fim de resolver algumas pendências no posto de atendimento do BH Resolve. Avó, filha e neta saíram às 13h e depois de uma viagem de cinco minutos de carro, Marlene e sua neta desceram no ponto de ônibus onde embarcariam na linha que as conduziria à estação São Gabriel. A primeira viagem de ônibus durou aproximadamente doze minutos, segundo os cálculos de Marlene. No entanto, até que acessassem a linha precisaram aguardar um tempo considerável. Na estação São Gabriel, por sua vez, não tiveram que esperar. Para a sorte delas havia um ônibus prestes a partir para o centro naquele exato instante. Desceram na estação São Paulo e não caminharam muito até chegar ao BH Resolve, onde a carteira de deficiente da

---

<sup>103</sup> O marido de Marlene a abandonou para morar com outra mulher há mais de cinco anos, mas, curiosamente, almoça em casa com ela todos os dias. Por não terem realizado formalmente o divórcio eles são legalmente casados, embora estejam separados.

menina foi emitida a fim de que ela conseguisse a gratuidade no serviço de transporte público. Por conta da deficiência na coluna, a menina precisa fazer terapia e exercício físico especial, sendo a avó a pessoa responsável por conduzi-la de ônibus para a realização destas atividades. Na volta para casa elas fariam o caminho inverso, partindo da estação São Paulo em direção à estação São Gabriel. De lá pegariam um ônibus que as deixasse perto de casa. Porém, no retorno teriam de realizar um percurso maior, estimado em vinte minutos.

No dia em que a entrevista foi realizada, Marlene e o filho iriam à Igreja Batista da Lagoinha para comemorar o aniversário do pastor daquela denominação. Para tanto, em um horário até então não definido, Marlene sairia junto com e o filho e caminhariam por cinco minutos até o ponto de ônibus do bairro. De lá eles pegariam um ônibus alimentador que os levaria até a estação São Gabriel, em um percurso de vinte minutos. Na estação São Gabriel pegariam um ônibus MOVE até a estação São Paulo, onde esperariam por uma linha que os levaria até a estação Hospital Odilon Behrens. Depois de mais dez minutos de viagem desceriam do ônibus, saíam da estação e caminhariam por menos de cinco minutos até a Igreja. Para voltar fariam o caminho contrário.

Além de tomar conta da neta, a dona de casa, como foi explicado anteriormente, também é revendedora de produtos cosméticos da marca Boticário. Embora perceba que esteja começando a ganhar dinheiro com a venda dos produtos, Marlene não o considera efetivamente como um salário. Além disso, a dona de casa também está muito envolvida com as atividades da Igreja Batista. A célula da igreja no seu bairro iniciou-se na sua casa. Apenas quando o número de fiéis aumentou os encontros foram transferidos para outro local. Toda quinta-feira, às vinte horas, Marlene vai ao culto na célula que, atualmente, está situada a dois quarteirões da sua casa. Ela sai acompanhada do seu filho, líder da célula, e caminham por um período de tempo menor que cinco minutos. O culto termina às vinte e uma horas. Após lancharem junto com a comunidade, ambos voltam para casa.

Aos domingos Marlene gosta de frequentar a Igreja Batista da Lagoinha, onde participa dos encontros há mais de 15 anos. Para chegar ao culto das 10h, Marlene sai juntamente com o filho e a neta de 9 anos às 8h35 e realiza o percurso detalhado momentos atrás.

Para Marlene, que utiliza o MOVE principalmente para ir à sua Igreja, o sistema melhorou significativamente suas possibilidades de mobilidade. Com a integração entre as linhas alimentadoras e o sistema MOVE pelo preço de apenas uma passagem Marlene consegue ir até sua Igreja. Antes da implementação do sistema, para alcançar o mesmo destino pagava três tarifas uma vez que utilizava três linhas diferentes.



Tabela 23 - Atividades e mobilidade de Marlene no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					06:00		Todos os dias
Ler a Bíblia	Casa							Todos os dias
Supermercado	Vitória	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando		00:02	Nesse dia (Eventualmente)
		Ponto de ônibus no bairro	Ponto de ônibus no bairro		Ônibus circular – R\$ 2,85	09:30	00:10	
		Ponto de ônibus no bairro	Supermercado		Caminhando	09:40	00:02	
Voltar para casa		Supermercado	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	10:10	00:02	Nesse dia (Eventualmente)
		Ponto de ônibus no bairro	Ponto de ônibus no bairro		Ônibus circular – R\$ 2,85	10:05	00:10	
		Ponto de ônibus	Casa		Caminhando	10:15	00:02	
Fazer almoço	Casa							Todos os dias
Buscar neta na escola	Vitória	Casa	Colégio	Sozinha	Caminhando	11:15	00:05	Segunda a sexta
Voltar da escola	Vitória	Colégio	Casa	Neta		11:30	00:10	Segunda a sexta
Almoçar	Casa			Filha e neta				Todos os dias
Resolver pendências no BH Resolve		Casa	Ponto de ônibus no bairro	Filha e neta	Carona oferecida pela filha	13:00	00:05	Nesse dia
		Ponto de ônibus no bairro	Estação MOVE Municipal São Gabriel		Ônibus alimentador – R\$ 2,85		00:12 (tiveram que esperar pelo ônibus)	
		Estação MOVE Municipal São Gabriel	Estação MOVE Municipal São Paulo		MOVE municipal (83P) – R\$ 2,05		00:20	
	Centro	Estação MOVE Municipal São Paulo	BH Resolve	Neta	Caminhando			
Voltar para casa	Vitória	BH Resolve	Estação MOVE Municipal São	Neta	Caminhando	15:00	00:05	Nesse dia



<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
			Paulo					
		Estação MOVE Municipal São Paulo	Estação MOVE Municipal São Gabriel		MOVE municipal (83P) - R\$ 4,05	15:15	00:20	
		Estação MOVE Municipal São Gabriel	Ponto no Bairro		Ônibus alimentador (823) – Integrado	15:35	00:20	
		Ponto no Bairro	Casa		Caminhada	15:55	00:05	
		Casa	Ponto de ônibus no bairro		Caminhando	Não definido	00:05	
		Ponto de ônibus no bairro	Estação MOVE Municipal São Gabriel		Ônibus alimentador (823) – R\$ 2,85		00:20	
		Estação MOVE Municipal São Gabriel	Estação MOVE Municipal São Paulo		MOVE municipal (83P) – R\$ 2,05		00:20	
		Estação MOVE Municipal São Paulo	Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens		MOVE municipal (51) – Integrado		00:10	
Comemorar o aniversário do pastor	Lagoinha	Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens	Igreja Batista da Lagoinha	Filho	Caminhando		00:05	Nesse dia

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Voltar para casa	Vitória	Igreja Batista da Lagoinha	Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens	Filho	Caminhando	Não definido	00:05	Nesse dia
		Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens	Estação MOVE Municipal São Paulo		MOVE municipal (83P) - R\$ 4,05		00:10	
		Estação MOVE Municipal São Paulo	Estação MOVE Municipal São Gabriel		MOVE municipal (51) Integrado		00:20	
		Estação MOVE Municipal São Gabriel	Ponto de ônibus no Bairro		Ônibus alimentador (823) - Integrado		00:20	
		Ponto de ônibus no Bairro	Casa		Caminhando		00:05	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 24 - Outras atividades e mobilidade de Marlene nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Ir na Igreja	Quinta	Vitória	Casa	Célula do bairro	Filho	Caminhando	19:50	00:05
Voltar para casa	Quinta	Vitória	Célula do bairro	Casa	Filho	Caminhando	21:30	00:05

Fonte: Elaboração própria

Tabela 25 - Atividades e mobilidade de Marlene no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Ir para a Igreja	Domingo	Lagoinha	Casa	Ponto de ônibus no bairro	Filho e neta	Caminhando	08:35	00:05
			Ponto de ônibus no bairro	Estação MOVE Municipal São Gabriel		Ônibus alimentador (823) – R\$ 2,85	08:40	00:20
			Estação MOVE Municipal São Gabriel	Estação MOVE Municipal São Paulo		MOVE municipal (83P) – R\$ 2,05	09:00	00:20
			Estação MOVE Municipal São Paulo	Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens		MOVE municipal (51) – Integrado	09:20	00:10
			Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens	Igreja Batista da Lagoinha		Caminhando	09:30	00:05
Voltar para casa	Domingo	Vitória	Igreja Batista da Lagoinha	Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens	Filho e neta	Caminhando	Não definido	00:05
			Estação MOVE Municipal Hospital Odilon Behrens	Estação MOVE Municipal São Paulo		MOVE municipal (51) - R\$ 4,05		00:10
			Estação MOVE Municipal São Paulo	Estação MOVE Municipal São Gabriel		MOVE municipal (83P) - Integrado		00:20
			Estação MOVE Municipal São Gabriel	Ponto de ônibus no Bairro		Ônibus alimentador (823) - Integrado		00:20
			Ponto de ônibus no Bairro	Casa		Caminhando		00:05

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.1.7. *Dolores*

Dolores é uma aposentada de 64 anos que mora em Venda Nova com um filho recém divorciado e seus dois netos. Para complementar a renda, trabalha três vezes por semana – segundas, quartas e sextas-feiras – como empregada doméstica no bairro Sagrada Família. Acorda de segunda à sexta às 5h30 para preparar o café da manhã e levar os netos à escola – seu filho sai de casa às 5h para trabalhar. Em geral, Dolores e seus dois netos deixam o lar entre 6h40 e 6h50 e empreendem uma caminhada de quinze a vinte minutos até a escola. Nos dias em que trabalha, Dolores caminha por mais cinco minutos até o ponto de ônibus onde embarcará na linha que a conduzirá rumo à estação Venda Nova – um percurso que, segundo a doméstica, costuma durar vinte minutos. No dia em que a entrevista foi realizada,<sup>104</sup> Dolores mencionou ter pegado a linha alimentadora às 7h18. Entre a estação Venda Nova e a Sagrada Família o trajeto está estimado em quarenta minutos. Por fim, ao chegar no ponto de destino caminha outros vinte minutos para alcançar o local de trabalho. Seu expediente vai até as 14h40, momento em que Dolores repete o itinerário da ida no sentido oposto.

No dia da entrevista Dolores estava aguardando um ônibus da linha 62. Estava cansada e esperava pelo ônibus apoiada numa das colunas da estação. Durante a entrevista passou um ônibus da linha mas, ao perceber que estava bastante cheio, decidiu esperar ao seguinte.

Perguntada sobre alguma outra atividade que desempenha durante a semana, comentou que não tem tempo livre pois os homens da família – ela usou a expressão “é tudo homem” para se referir a eles – a absorvem com muitas tarefas domésticas. A única exceção neste sentido é o retorno dos netos ao lar, que não é de responsabilidade de Dolores, mas sim de um motorista de transporte escolar contratado com essa finalidade. Sobre seu último final de semana a doméstica disse que cuidou da casa – no sábado mencionou ter passado roupas – e que, em virtude da ausência dos netos que estavam visitando sua mãe, descansou um pouco.

Quanto às mudanças advindas pela implementação do sistema MOVE, limitou-se a dizer que o transporte melhorou um pouco, sobretudo na questão do conforto, pois as linhas estão menos cheias e, por consequência, menos apertadas. Cabe também ressaltar que Dolores não volta em casa em horário de pico.

---

<sup>104</sup> Cabe ressaltar também sobre este dia o fato de que a ausência de lugares para os usuários se sentarem na estação Sagrada Família obrigou Dolores a se apoiar na estrutura metálica da estação para tentar relaxar um pouco seu corpo enquanto aguardava seu ônibus. A propósito, quando sua linha chegou estava lotada, a mulher preferiu optar por esperar um veículo menos cheio.

Tabela 26 - Atividades e mobilidade de Dolores no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					05:30		Segunda a sexta
Fazer e tomar café da manhã	Casa							Segunda a sexta
Levar os netos à escola	Venda Nova	Casa	Colégio	Netos (2)	Caminhada	06:40	00:10-00:15	Segunda a sexta
Trabalhar	Sagrada Família	Colégio	Ponto de ônibus no bairro	Sozinha	Caminhada	06:55	00:05	Segunda, Quarta e Sexta
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Venda Nova		Ônibus alimentador - R\$ 2,85	07:18	00:20	
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Estação MOVE Municipal Sagrada Família		MOVE municipal (62) - R\$ 1,20	07:38	00:40	
		Estação MOVE Municipal Sagrada Família	Local de trabalho			08:18	00:20	
		Local de trabalho	Estação MOVE Municipal Sagrada Família			Caminhada	14:40	
Voltar para casa	Venda Nova	Estação MOVE Municipal Sagrada Família	Estação MOVE Municipal Venda Nova	Sozinha	MOVE municipal (62) - R\$ 4,05	15:00	00:40	Segunda, Quarta e Sexta
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Ponto de ônibus no bairro		Ônibus alimentador - Integrado	15:40	00:20	
		Ponto de ônibus	Casa		Caminhada	16:00	00:20	
Fazer jantar	Casa							Segunda a sexta
Cuidar da casa e dos netos	Casa							Todos os dias

Fonte: Elaboração própria

Tabela 27 - Atividades e mobilidade de Dolores no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Cuidar da casa	Final de semana	Casa						
Descansar	Final de semana	Casa						

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.1.8. *Ilse*

Ilse, de 59 anos, mora com suas duas filhas no bairro Planalto. Durante a semana trabalha como diarista em dois locais diferentes – dois dias no Anchieta e três dias no Lourdes. Na ocasião da entrevista Ilse estava na estação Sagrada Família voltando para sua casa. Neste dia havia acordado às 5h20, tomado seu café da manhã, se arrumado e saído de casa por volta das 6h. Caminhou entre vinte e vinte e cinco minutos até a avenida Cristiano Machado, onde acessou uma linha que a conduziu à rua Professor Moraes, na região da Savassi. Andou mais uns dez minutos até pegar a linha que a conduziu ao seu ponto de destino. Para chegar à casa de seus patrões caminhou ao redor de três minutos. Embora a diarista tenha iniciado seu trajeto dentro da estação do MOVE, ela teve de pagar a metade<sup>105</sup> de uma segunda passagem para chegar ao seu local de trabalho, pois a mudança de ônibus não ocorreu no interior de uma estação do MOVE. Logo, este circuito casa-trabalho-casa acarreta um gasto de três tarifas a Ilse.

Quando questionada sobre o funcionamento da sua mobilidade durante os três dias da semana em que trabalha no Lourdes, a diarista enfatizou a questão da alternância entre o uso do MOVE e do metrô. Há um cálculo financeiro em jogo, visto que a utilização do metrô implica a combinação do pagamento de um bilhete com uma maior caminhada – vinte e cinco minutos até chegar à estação e mais meia hora até alcançar o local de trabalho, após ter desembarcado do metrô na Praça da Estação. A utilização do MOVE para este percurso também implica uma caminhada, pois costuma descer nas estações centrais e ir a pé até seu trabalho. Porém o tempo investido é ligeiramente menor. Assim, a diarista alega que quando está mais cansada costuma optar pelo MOVE, enquanto nos dias em que está mais disposta recorre ao metrô.

Ilse ressalta também o fato de que utiliza suas passagens pelo centro de Belo Horizonte para realizar algumas compras de supermercado – a outra parte de suas compras ocorre em um estabelecimento mais próximo de sua casa, há cerca de quinze minutos de caminhada. A diarista relatou não ter nenhum outro compromisso regular durante a semana além do trabalho. Católica, disse que por conta da idade costuma frequentar a missa mais pela televisão do que presencialmente. Durante o final de semana imediatamente anterior à realização da entrevista a trabalhadora disse ter ficado em casa cuidando das tarefas domésticas – em especial lavando roupas. Disse também que seu marido, que mora em um

---

<sup>105</sup> As integrações tarifárias completas só acontecem com ônibus alimentadores. Porém quando se pega um ônibus convencional e depois um do sistema MOVE ou vice-versa, paga-se a metade da segunda tarifa.

sítio numa cidade próxima, esteve em casa de carro e que ela aproveitou a carona para ir até o mercado, em um trajeto que durou cinco minutos aproximadamente.

Sobre os impactos da implementação do MOVE em sua vida, Ilse apontou para duas direções. Disse que quando precisava ir até a estação Pampulha realizar uma baldeação considerava o serviço ruim porque quando não conseguia sincronizar o horário do segundo ônibus – afinal a frequência de circulação deste era baixa –, tinha de esperar muitas vezes por quarenta minutos na estação pela linha seguinte. Em compensação, quando pôde acessar os ônibus na avenida Cristiano Machado, ela começou a ficar satisfeita com o sistema do MOVE, pois sentiu uma diminuição real do tempo de trânsito.



Tabela 28 - Atividades e mobilidade de Ilse no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar						05:20		Segunda a sexta
Tomar café								Segunda a sexta
Trabalhar	Anchieta	Casa	Av. Cristiano Machado	Sozinha	Caminhando	06:00	00:20-00:25	Duas vezes por semana
		Av. Cristiano Machado	Av. Professor Moraes		MOVE municipal (62) - R\$ 4,05	06:25	01:00	
		Av. Professor Moraes	Ponto de ônibus		Caminhando	07:25	00:10	
		Ponto de ônibus	Ponto de ônibus no bairro Anchieta		Ônibus convencional (2103) - R\$ 2,03	07:35	00:10	
		Ponto de ônibus	Local de trabalho		Caminhando	07:45	00:03	
Voltar para casa	Planalto	Local de trabalho	Ponto de ônibus no bairro Anchieta	Sozinha	Caminhando	14:00	00:10	Duas vezes por semana
		Ponto de ônibus	Ponto de ônibus na Savassi		Ônibus convencional (2103) - R\$ 4,05	14:10	00:10	
		Ponto de ônibus na Savassi	Av. Professor Moraes		Caminhando	14:20	00:03	
		Av. Professor Moraes	Estação MOVE Municipal Sagrada Família		MOVE municipal (62) - R\$ 2,03	14:23	00:20	
		Estação MOVE Municipal Sagrada Família	Av. Cristiano Machado		MOVE municipal (66) - Integrado	14:43	00:30	
		Av. Cristiano Machado	Casa		Caminhando	15:15	00:20-00:25	
Cuidar da casa								

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Assistir TV								

Fonte: Elaboração própria

Tabela 29 - Outras atividades e mobilidade de Ilse nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Trabalhar	Três vezes por semana	Lourdes (Indo de MOVE)	Casa	Av. Cristiano Machado	Sozinha	Caminhando	06:00	00:20-00:25
			Av. Cristiano Machado	Estação Municipal MOVE no centro		MOVE municipal - R\$ 4,05	06:25	00:30
			Estação Municipal MOVE no centro	Local de trabalho		Caminhando	06:55	00:20-00:25
		Lourdes (Indo de Metrô)	Casa	Estação Metrô	Sozinha	Caminhando	06:00	00:25-00:30
			Estação Metrô	Estação Metrô Central		Metrô - R\$ 1,80	06:30	00:30
			Estação Metrô Central	Local de trabalho		Caminhando	07:00	00:30
Voltar para casa	Três vezes por semana	Planalto (Indo de MOVE)	Local de trabalho	Estação Municipal MOVE no centro	Sozinha	Caminhando	Não delimitado	00:20-00:25
			Estação Municipal MOVE no centro	Av. Cristiano Machado		MOVE municipal - R\$ 4,05		00:30
		Av. Cristiano Machado	Casa	Sozinha	Caminhando		00:20-00:25	

Atividade	Que dias a realiza?	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?
		Planalto (Indo de Metrô)	Local de trabalho	Estação Central Metrô	Sozinha	Caminhando	Não delimitado	00:30
			Estação Metrô Central	Estação Metrô		Metrô - R\$ 1,80		00:30
			Estação Metrô	Casa		Caminhando		00:20-00:25

Fonte: Elaboração própria

Tabela 30 - Atividades e mobilidade de Ilse no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Supermercado	Sábado	Planalto	Casa	Supermercado BH	Marido	Carro (Se não for com o marido, vai caminhando)	À tarde	00:05 (00:20 andando)

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.1.9. *Cristiane*

Tecnóloga em Química, Cristiane tem 30 anos e mora com seu pai e sua mãe no bairro Dom Silvério. Enquanto aguarda uma colocação no mercado de trabalho, de segunda à sexta-feira realiza um curso de formação para docentes no campus II do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET), situado no bairro Nova Gameleira. Para chegar a este destino, Cristiane opta, na ida, pela utilização do metrô, que para próximo à estação Vila Oeste. Contudo, inicia sua travessia acessando a linha de ônibus alimentadora – cujo ponto de embarque fica em frente à sua casa – que a conduz ao metrô.<sup>106</sup> Após sair do metrô costuma caminhar por cerca de cinco minutos até o campus do CEFET. Como este último trecho, segundo a própria terminologia da estudante de química, é bastante “ermo”, ela contrata os serviços de uma van para regressar em segurança à sua casa.

No dia em que a entrevista foi realizada Cristiane estava na Estação São Paulo, aguardando o ônibus que a levaria rumo à estação São Gabriel, onde finalmente entraria no ônibus que a faria chegar em casa. Ela havia acordado por volta das 7h, realizado uma série de exercícios físicos a que já estava acostumada, tomado seu café da manhã e, entre 10h20 e 10h30 saiu de casa para aguardar a linha alimentadora que a levou em direção à estação São Gabriel, em trajeto que durou aproximadamente quinze minutos. A química pretendia resolver uma série de pequenas atividades nas imediações do centro de Belo Horizonte, aproveitando que não teria aula esse dia, por ser véspera de feriado. Para tanto, decidiu fixar seu ponto de desembarque na área hospitalar, pois precisava comprar uma palmilha ortopédica. O itinerário entre a estação São Gabriel e a área hospitalar durou entre trinta e quarenta minutos pois, conforme frisou Cristiane, o trânsito estava muito congestionado. Para evitar gastar outra tarifa de transporte, como fez questão de deixar patente na entrevista, a química caminhou por mais vinte minutos até encontrar a loja de uma empresa de telefonia móvel, local onde foi realizar a contestação do valor de uma conta telefônica – ficou no interior da loja por mais ou menos quarenta minutos. Após resolver seu problema, continuou caminhando por mais meia hora pelo centro de Belo Horizonte realizando pequenas compras.

À diferença de outras entrevistadas, Cristiane demonstrou uma maior autoconsciência acerca da coordenação dos processos de mobilidade que realiza. Isso fica evidente quando menciona o fato da linha alimentadora que passa em frente à sua casa ter uma frequência de embarques a cada meia hora. Apesar de já estar familiarizada com os horários desta linha em

---

<sup>106</sup> Os serviços dos ônibus de Belo Horizonte se integram aos do metrô, de modo que após pagar a tarifa, a segunda passagem custa só a metade do preço.

questão, quando a perde e tem urgência em se deslocar, a química caminha entre seis e sete minutos até a rodovia para que consiga acessar outra linha que a deixe na estação São Gabriel. Ademais, foi uma das poucas entrevistadas a ressaltar o tempo de espera no interior da estação – que corresponde, em termos ideais, a seis minutos quando parte em direção ao centro, mas que não raramente chega a alcançar doze minutos. Durante a realização da entrevista, Cristiane abriu mão de acessar a linha de ônibus que a levaria rumo à estação São Gabriel, a qual estava com uma grande lotação de usuários. Deste modo, preferiu pegar o ônibus seguinte.

A química disse que o MOVE é seu principal meio de locomoção pela cidade e que seus itinerários por este modal de transporte não são restritos apenas à mobilidade pendular casa – trabalho/estudo. A vida de Cristiane passa regularmente pelo centro da cidade, seja para realizar tarefas de cuidado (como consultas médicas), compras ou mesmo atividades de lazer. A estudante relatou usar o MOVE com frequência para encontrar com seus amigos nos *shoppings centers* do centro de Belo Horizonte. Além disso, aos sábados, às 14h ela participa dos encontros do coral da Assembleia de Deus, cuja sede está localizada na Rua São Paulo. Para frequentar estes encontros, em condições habituais Cristiane utiliza o MOVE – acessa a linha alimentadora até a estação São Gabriel onde pega uma linha que a levará até a estação Tamoios; desta caminha por cerca de quinze minutos até chegar ao seu destino. Eventualmente, Cristiane consegue uma carona para realizar este itinerário aos sábados. No dia seguinte à entrevista, Cristiane teria um encontro extraordinário do coral, por ser feriado. Este seria às 9h, e, para chegar no local da Igreja, faria o caminho previamente descrito.

Em relação aos impactos da implementação do MOVE em sua rotina, a estudante se revela bastante ponderada. Como ponto positivo destaca a segurança, o conforto e a maior agilidade do sistema – este último aspecto expresso pela existência de linhas que não param em pontos de embarque intermediários. Já o ponto negativo está na necessidade de realizar baldeação, sobretudo porque a frequência da oferta de ônibus é desproporcional – enquanto as linhas que conduzem ao centro costumam ter uma boa periodicidade, as linhas alimentadoras costumam demorar muito. Assim o ganho potencial de tempo nos corredores é compensado pela demora para se alcançar as estações de interconexão.

Tabela 31 - Atividades e mobilidade de Cristiane no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					07:00		Segunda a sexta
Exercícios físicos (em casa)	Casa							Segunda a sexta
Café da manhã	Casa							Segunda a sexta
Atender assuntos de saúde	Santa Efigênia	Casa	Ponto de ônibus no bairro	Sozinha	Caminhando	10:30	(Do lado de casa)	Nesse dia
		Ponto de ônibus	Estação MOVE municipal São Gabriel		Ônibus alimentador - R\$ 2,85	10:30	00:15	
		Estação MOVE municipal São Gabriel	Área Hospitalar		MOVE Municipal (82) - R\$ 1,20	10:45	00:30-00:40	
		Área Hospitalar	Centro		Caminhando	Não informado	00:20	
Resolver pendências	Centro	Área Hospitalar	Centro	Sozinha	Caminhando	Não informado	00:20	Nesse dia
Fazer compras	Centro			Sozinha	Caminhando	Não informado	00:30	Nesse dia
Voltar para casa	Dom Silvério	Centro	Estação MOVE municipal São Paulo	Sozinha	Caminhando			Nesse dia
		Estação MOVE municipal São Paulo	Estação MOVE municipal São Gabriel		MOVE Municipal (83D) - R\$ 4,05	16:30	00:25	
		Estação MOVE municipal São Gabriel	Ponto de ônibus no bairro		Ônibus alimentador - Integrado	16:55	00:15	
		Ponto de ônibus	Casa		Caminhando	17:10	(Do lado de casa)	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 32 - Outras atividades e mobilidade de Cristiane nos dias de semana

Atividade	Que dias a realiza?	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?
Estudar	Segunda a sexta	Nova Gameleira	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	17:50	
			Ponto de ônibus	Estação de Metrô São Gabriel		Ônibus alimentador (810) R\$ 2,85	17:50	00:15
			Estação de Metrô São Gabriel	Estação de Metrô Vila Oeste		Metrô - R\$ 0,90	18:10	00:30
			Estação de Metrô Vila Oeste	CEFET II		Caminhando	18:40	00:05
Voltar para casa	Segunda a sexta	Dom Silvério	CEFET II	Casa	Outros estudantes	Van	22:30	00:30

Fonte: Elaboração própria

Tabela 33 - Atividades e mobilidade de Cristiane no fim de semana anterior à entrevista e atividades eventuais

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Participar do coral da Igreja	Sábado	Centro	Casa	Ponto de ônibus no bairro	Sozinha	Caminhando		(Do lado de casa)
			Ponto de ônibus	Estação MOVE municipal São Gabriel		Ônibus alimentador (810) R\$ 2,85	13:10	00:15
			Estação MOVE municipal São Gabriel	Estação MOVE municipal Tamoios		MOVE municipal (83D) - R\$ 1,20	13:25	00:25
			Estação MOVE municipal Tamoios	Assembleia de Deus		Caminhando	13:40	00:15 (01:00 no total)

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Voltar em casa	Sábado	Centro	Assembleia de Deus	Estação MOVE municipal Tamoios	Sozinha	Caminhando	Não informado	00:15
			Estação MOVE municipal Tamoios	Estação MOVE municipal São Gabriel		MOVE municipal (83D) - R\$ 4,05		00:25
			Estação MOVE municipal São Gabriel	Ponto de ônibus		Ônibus alimentador (810) Integrado		00:15
			Ponto de ônibus	Casa		Caminhando		(Do lado de casa)
Encontrar amigos no Shopping para fazer compras ou ir no cinema	Eventualmente no sábado	Centro	Assembleia de Deus	Shopping Cidade	Sozinha	Caminhando	Não definido	00:10
Encontrar amigos no Shopping para fazer compras ou ir no cinema	Eventualmente no domingo	Centro	Casa	Ponto de ônibus no bairro	Sozinha	Caminhando	Não definido	(Do lado de casa)
			Ponto de ônibus	Estação MOVE municipal São Gabriel		Ônibus alimentador (810) R\$ 2,85		00:15
			Estação MOVE municipal São Gabriel	Estação MOVE municipal Tamoios		MOVE municipal (83D) - R\$ 1,20		00:25
			Estação MOVE municipal Tamoios	Shopping Cidade		Caminhando		00:10

Fonte: Elaboração própria



### 3.3.1.10. *Aurora*

Aurora é uma estudante que veio do interior de Minas Gerais para cursar o ensino superior em Belo Horizonte. A jovem mora junto com sua prima na região de Venda Nova. Sua vida, atualmente, está organizada em torno das disciplinas do curso de Fisioterapia, que são ministradas em dois pontos distintos da cidade de Belo Horizonte. Às quartas – dia da semana em que está entrevista ocorreu – estas acontecem no campus da Pampulha e sextas-feiras ela tem aulas no centro da cidade. Nestes dias ela costuma acordar às 8h. Depois de se arrumar e se alimentar, ela sai de casa às 9h e caminha por menos de cinco minutos até a estação Venda Nova, onde pega uma linha que a conduz à estação Pampulha. O trajeto entre as estações dura por volta de vinte minutos. Na estação Pampulha, a jovem acessa uma linha que a deixa em frente ao local onde acontecem suas aulas, no centro de Belo Horizonte. O percurso está estimado em meia hora. Para voltar para sua casa, Aurora repete os mesmos itinerários, porém na direção oposta. A jovem não soube precisar se há uma diferença de tempo significativa entre os segmentos que compõem o caminho quando se compara o trânsito na ida matinal com a volta vespertina – ela sai da faculdade por volta das 16h. Quando a estudante tem aulas no campus da Pampulha, por sua vez, o itinerário é menor e ela só necessita de acessar uma linha de ônibus desde a estação Venda Nova, que a deixa na estação UFMG – esse deslocamento costuma durar entre vinte e cinco e trinta e cinco minutos. Até chegar à sala de aula ela relata caminhar pelo campus da universidade em torno de quinze minutos.

A jovem disse estar focada em seus estudos e que a região na qual está instalada tem uma infraestrutura de serviços satisfatória. Quando questionada sobre o que fez no último final de semana, disse que passou a maior parte do tempo em casa, estudando, saindo apenas de maneira esporádica e a pé para ir ao mercado e à padaria, deslocamentos que, segundo a estudante, não duraram mais de quinze minutos. Também costuma fazer compras junto com a prima, em um supermercado que está a dez minutos de caminhada. Perguntada sobre outras mobilidades recorrentes, ela menciona viagens à sua cidade natal em determinados finais de semana e feriados para reencontrar seus pais.

Em sua curta experiência como usuária do MOVE, Aurora diz que se trata do seu principal meio de locomoção pela cidade – ela afirma ser “dependente” do MOVE – e avalia o sistema de maneira positiva, mas pondera sobre a necessidade de se expandir o MOVE, com a consequente construção de novas pistas e a melhoria da frota.

Tabela 34 - Atividades e mobilidade de Aurora no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar						08:00		Todos os dias
Estudar	Santa Efigênia	Casa	Estação MOVE Municipal Venda Nova	Sozinha	Caminhando	09:00	00:05	Quarta e Sexta
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Estação MOVE Municipal Pampulha		MOVE municipal (64) - R\$ 4,05	09:05	00:20	
		Estação MOVE Municipal Pampulha	Ponto de ônibus (Faculdade de Medicina)		MOVE intermunicipal (51)	09:25	00:30	
Voltar para casa	Venda Nova	Ponto de ônibus (Faculdade de Medicina)	Estação MOVE Municipal Pampulha	Sozinha	MOVE intermunicipal (51) - R\$ 4,05	16:00	00:30	Quarta e Sexta
		Estação MOVE Municipal Pampulha	Estação MOVE Municipal Venda Nova		MOVE intermunicipal (64)	16:30	00:20	
		Estação MOVE Municipal Venda Nova	Casa		Caminhando	16:50	00:05	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 35 - Outras atividades e mobilidade de Aurora nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Estudar	Segunda, Terça e Quinta	Pampulha	Casa	Estação MOVE Municipal Venda Nova	Sozinha	Caminhando	09:00	00:05

			Estação MOVE Municipal Venda Nova	Estação MOVE Municipal UFMG		MOVE municipal (63) - R\$ 4,05	09:05	00:20
			Estação MOVE Municipal UFMG	Prédio de Aula		Caminhando	09:25	00:10
			Prédio de Aula	Estação MOVE Municipal UFMG			16:00	00:10
			Estação MOVE Municipal UFMG	Estação MOVE Municipal Venda Nova		MOVE municipal (63) - R\$ 4,05	16:10	00:20
Voltar para casa	Segunda, Terça e Quinta	Venda Nova	Estação MOVE Municipal Venda Nova	Casa	Sozinha	Caminhando	16:30	00:05
Supermercado	Duas vezes por semana sem ser dias fixos	Venda Nova	Casa	Supermercado	Prima (Às vezes vai sozinha)	Caminhando	À tarde (sem horário fixo)	00:10
Voltar do supermercado	Duas vezes por semana sem ser dias fixos	Venda Nova	Supermercado	Casa	Prima (Às vezes vai sozinha)	Caminhando	À tarde (sem horário fixo)	00:10

Fonte: Elaboração própria

Tabela 36 - Atividades e mobilidade de Aurora no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Lanchar	Sábado	Venda Nova	Casa	Padaria	Sozinha	Caminhando	09:00	10 min
Estudar	Sábado e domingo	Casa						

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2. *Usuárias do MOVE metropolitano*

#### 3.3.2.1. *Andrea*

Andrea, de 45 anos, trabalha na prefeitura de Belo Horizonte como auxiliar administrativa. Mora em Santa Luzia, no bairro São Benedito, junto com o seu filho, que está ainda na escola. A entrevista começou na estação São Judas Tadeu, onde ela tinha realizado uma baldeação a fim de pegar um ônibus que a levasse de volta para casa.

Andrea acorda todos os dias às 4h. Depois de se banhar toma um café – que deixa preparado na noite anterior – e sai de casa às 4h30. Caminha por dez minutos até chegar em uma estação do MOVE Metropolitano na Avenida Brasília, onde aguarda por um veículo da linha 413R, que realiza um percurso semidireto até alcançar o centro de Belo Horizonte. Como o ônibus para em poucos pontos, chega ao Parque Municipal em trinta e cinco minutos. Depois de descer, caminha por mais cinco minutos até a Prefeitura, local no qual trabalha até as 16h. Andrea faz um caminho distinto para regressar à sua casa. Como os ônibus da linha que a levam ao centro da cidade passam lotados de usuários, ela caminha até a Avenida dos Andradas, onde pega um ônibus das linhas 512H ou 402H até a estação São Judas Tadeu, em uma viagem que dura entre dez e quinze minutos. Uma vez na estação, desce do ônibus e espera pela linha 414R, que faz o retorno no centro. Utilizando este artifício, Andrea consegue ir sentada nos quarenta minutos de viagem até chegar à Avenida Brasília. De lá ela caminha por mais quinze a vinte minutos para chegar ao seu lar. Em casa, Andrea realiza atividades domésticas. Ao cozinhar a janta ela deixa separada uma porção para seu filho esquentar no micro-ondas após voltar da escola. Quando necessário ela também ajuda o menino com os deveres de casa. Comenta que, felizmente, ele tem idade suficiente para ir e voltar da escola sozinho e que sabe se virar bem em casa enquanto ela não chegar do trabalho. Como acorda muito cedo, Andrea costuma dormir por entre 20h e 21h.

Devido à falta de tempo, Andrea não costuma fazer outras atividades durante a semana, embora eventualmente visite o supermercado para fazer algumas compras. Nessas ocasiões, ela vai ao supermercado após sair do trabalho. Antes de pegar o ônibus, Andrea caminha por vinte minutos até alcançar o supermercado. Depois atravessa a Avenida Andradas, onde consegue pegar um ônibus para a estação São Judas Tadeu e, assim, dá prosseguimento à sua viagem.

Aos finais de semana ela cozinha e aproveita para arrumar a casa. “Quando o dinheiro sobra”, a auxiliar administrativa vai ao shopping fazer compras ou a uma sessão de cinema

com o filho. Quando realizam estas atividades, eles saem de casa e caminham até a estação São Benedito, onde acessam a linha 412H do MOVE, que os leva até o Shopping Estação.

Andrea comenta realizar muitas manobras para conseguir ir sentada após um longo dia do trabalho.<sup>107</sup> Nesse sentido ela acha que ainda tem muito a melhorar no sistema MOVE. Principalmente nos horários de pico, no qual o número de veículos é insuficiente para a demanda de usuários. Contudo, ela sente que os veículos são mais frescos e “ágeis” por transitarem em uma via exclusiva.

---

<sup>107</sup> Como não consegue ir sentada para o centro de Belo Horizonte, a auxiliar administrativa alega já chegar cansada ao trabalho. Andrea menciona que o horário de verão contribui para esse cansaço já que, ao sair de casa, o dia ainda está escuro.

Tabela 37 - Atividades e mobilidade de Andrea no dia da entrevista (26 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar						04:00		
Tomar banho								
Tomar café								
Trabalhar	Centro	Casa	Terminal MOVE Metropolitano São Benedito	Sozinha	Caminhando	04:30	00:10	Segunda a Sexta
		Terminal MOVE Metropolitano São Benedito	Ponto de ônibus em frente ao Parque Municipal		MOVE metropolitano (413R) - R\$ 4,85	04:40	00:35	
		Ponto de ônibus em frente ao Parque Municipal	Local de trabalho		Caminhando	05:15	00:05	
Voltar para casa	São Benedito	Local de trabalho	Ponto de ônibus na Av. Andradas	Sozinha	Caminhando	16:00	00:15	Segunda a Sexta
		Ponto de ônibus na Av. Andradas	Estação MOVE Metropolitano São Judas Tadeu		MOVE metropolitano (512H/402H) - R\$ 4,85	16:30	00:10 - 15:00	
		Estação MOVE Metropolitano São Judas Tadeu	Ponto na avenida Brasília		MOVE metropolitano (414R) - integrado	16:30	00:40	
		Ponto na avenida Brasília	Casa		Caminhando	17:10	00:15 – 00:20	
Arrumar a casa	Casa							Segunda a Sexta

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Cozinhar e fazer o café da manhã para o dia seguinte	Casa							
Ajudar o filho com os deveres da escola	Casa			Filho				Segunda a Sexta
Ir dormir	Casa					20:00 - 21:00		

Fonte: Elaboração própria

Tabela 38 - Outras atividades e mobilidade de Andrea nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Supermercado	Eventualmente	Centro	Local de trabalho	Supermercado	Sozinha	Caminhando	16:00	00:20

Fonte: Elaboração própria

Tabela 39 - Eventuais atividades e mobilidade de Andrea nos finais de semana

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Cozinhar, arrumar a casa, cozinhar	Sábado							

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Ir no cinema	Eventualmente	Venda Nova	Casa	Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Filho	Caminhando	Não definido	00:10
			Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Shopping Estação		MOVE metropolitano (412H) - R\$ 4,85		00:15 - 00:20
Voltar para casa		São Benedito	Shopping Estação	Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Filho	MOVE metropolitano (412H) - R\$ 4,85	Não definido	00:15 - 00:20
			Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Casa		Caminhando		00:10
Fazer compras no shopping	Eventualmente	Venda Nova	Casa	Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Filho	Caminhando	Não definido	00:10
			Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Shopping Estação		MOVE metropolitano (412H)- R\$ 4,85		00:15 - 00:20
Voltar para casa		São Benedito	Shopping Estação	Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Filho	MOVE metropolitano (412H) - R\$ 4,85	Não definido	00:15 - 00:20
			Terminal MOVE Metropolitan São Benedito	Casa		Caminhando		00:10

Fonte: Elaboração própria



### 3.3.2.2. *Glória*

A entrevista com Glória, uma mulher de 31 anos, começou na estação metropolitana UFMG, onde esperava um ônibus que a levasse de volta para casa. A parte seguinte da entrevista desenvolveu-se em um ônibus da linha 501C até que o veículo chegasse à estação Risoleta Neves.

Glória mora no bairro Vila Esportiva, em Vespasiano, com o esposo e o filho. Trabalha como diarista em distintas casas no bairro Ouro Preto, motivo pelo qual acorda todos os dias às 6h15 para tomar banho. Ela toma café da manhã sozinha – o marido, que acorda mais tarde, faz outro café para ele e o filho. Uma vez pronta, sai de casa ao redor das 6h45 para começar a jornada de embarques nos quatro ônibus que a levarão ao seu destino. Caminha menos de cinco minutos para chegar ao primeiro ponto de ônibus. Em um ônibus metropolitano, Glória viaja por quinze minutos desde seu bairro até o terminal Morro Alto, pertencente à rede metropolitana do MOVE. Uma vez dentro do sistema viaja, com a tarifa já integrada, até a estação Mineirão. Na referida estação, ela deixa o sistema MOVE e ingressa em um ônibus circular que a leve até o ponto mais próximo do seu lugar de trabalho. Para finalmente chegar ao seu destino, ainda caminha cerca de dez minutos. A viagem, no total, é de aproximadamente duas horas. No horário de saída, que é variável, realiza o caminho inverso. A única diferença é que para voltar ela não precisa parar na estação Mineirão; convém ela descer na estação UFMG e lá abordar o MOVE. Estas viagens a permitem trabalhar todos os dias e ajudar em casa com um valor maior que o salário mínimo.

No dia da entrevista, ela saiu do trabalho às 13h50. Ao chegar em casa, tomaria outro banho, almoçaria e descansaria um pouco antes de pegar o filho da escola. Por volta das 17h sairia de casa e caminharia dez minutos para chegar ao centro educativo. Voltaria a pé com o filho e depois prepararia a janta, que viria a servir como almoço no dia seguinte. Deve-se ressaltar o fato de que Glória alega não realizar outras atividades.

A diarista considera que a implementação do MOVE acarretou mudanças negativas em sua vida, já que agora deve acessar uma quantidade significativamente maior de ônibus. Antigamente, ela ia de sua casa até o bairro Ouro Preto em um único ônibus. As constantes baldeações fazem com que ela sempre viaje em pé, o que ela alega ser algo muito cansativo, sobretudo considerando uma viagem com duração média de duas horas.

No entanto, suas críticas não se limitam à questão da comodidade. Com a implementação do sistema, Glória tem um gasto maior com transporte. Embora uma parte das passagens estejam integradas, Glória tem de pagar uma tarifa adicional de R\$ 2,85 ou de R\$

4,05,<sup>108</sup> pela utilização de uma linha que não integra o sistema – considerando, a propósito desta constatação, apenas o trecho de ida do trajeto. Assim, ela precisa utilizar dois cartões de pagamento (Ótimo e BHBus) que não estão integrados. Contudo, a diarista reconhece que para as pessoas que trabalham no centro a implementação do MOVE é positiva porque não precisam fazer tantos transbordos quanto ela e, em geral, economizam tempo e dinheiro por conta disso.

Pelos motivos econômicos anteriormente mencionados Glória visita a família só uma vez por mês, porque esta atividade implica um alto investimento monetário – afinal, a diarista tem que pagar tanto sua passagem como a de seu filho. Quando vai à casa da sua mãe, no bairro Urca, em Belo Horizonte, costuma ficar durante todo o final de semana. Para alcançar este destino, contudo, eles devem acessar três ônibus. Os dois primeiros estão integrados (um do seu bairro até o terminal metropolitano de Morro Alto e posteriormente um da rede MOVE). Entretanto, o ônibus circular do município, cuja tarifa custa R\$ 4,05, é pago separadamente. O tempo total de viagem dura por volta de 1h30. Quando está na casa da sua mãe, a família costuma se reunir para o almoço na casa de sua irmã, localizada no mesmo bairro. Entre as casas é necessária uma caminhada de vinte minutos. Nos dias mais quentes a irmã costuma pegá-los de carro na casa da mãe. Nos domingos em que está na casa de sua mãe, Glória costuma ir à missa pela manhã acompanhada por seus familiares. A igreja não é longe e a família caminha por cinco minutos para conseguir chegar a tempo da missa das 8h. Às 9h30 voltam para a casa dos seus pais. Glória regressa à Vespasiano no domingo, saindo da casa da mãe sempre antes das 17h, pois acha perigoso ficar na rua à noite.

---

<sup>108</sup> O valor da tarifa paga depende de se Glória consegue alcançar uma linha circular de R\$ 2,85. Outras linhas que cobrem a rota que ela precisa percorrer tem um custo de R\$ 4,05.

Tabela 40 - Atividades e mobilidade de Glória no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					06:15		Todos os dias
Tomar banho	Casa							Todos os dias
Fazer café (Só para ela, o marido acorda mais tarde e faz outro para ele e o filho)	Casa							Segunda a sexta
		Casa, bairro Vila Esportiva	Ponto de ônibus		Caminhando	06:45	00:02	
		Ponto de ônibus	Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto		Ônibus intermunicipal - R\$ 5,15	06:47	00:15	
		Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto	Estação MOVE Metropolitano Mineirão		MOVE metropolitano (501C) Integrado	07:00	00:30 (Espera na fila para ir sentada)	
		Estação Mineirão - Metropolitano	Ponto de ônibus		MOVE metropolitano - Integrado Caminhando	07:30	00:10	
		Ponto de ônibus	Ponto de ônibus em Ouro Preto		Ônibus circular - R\$ 2,85	07:40	00:30 - 00:40	
Trabalhar	Ouro Preto	Ponto de ônibus	Trabalho, bairro Ouro Preto	Sozinha	Caminhando	08:25	00:07 (Viagem completa é quase duas horas)	Segunda a sexta (Casas diferentes)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Voltar para casa	Vila Esportiva	Trabalho, bairro Ouro preto	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	13:50	00:07	Segunda a sexta (Nem sempre no mesmo horário)
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Metropolitano UFMG		Ônibus circular - R\$ 2,85	13:57	00:40	
		Estação MOVE Metropolitano UFMG	Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto		MOVE metropolitano (501C) - R\$ 4,85	14:37	00:40	
		Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto	Ponto de ônibus		Ônibus metropolitano - Integrado		00:15	
		Ponto de ônibus	Casa, Vila Esportiva		Caminhando		00:02	
Tomar banho	Casa							
Comer	Casa							
Descansar	Casa							
Pegar filho da escola	Vila Esportiva	Casa	Escola	Sozinha	Caminhando	17:00	00:10	Segunda a sexta
Voltar para casa	Vila Esportiva	Escola	Casa	Filho	Caminhando	17:20	00:10	Segunda a sexta
Fazer janta	Casa							

Fonte: Elaboração própria

Tabela 41 - Atividades e mobilidade de Glória no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Visitar sua mãe	Sábado	Urca, em Belo Horizonte	Sua casa	Ponto de ônibus	Filho	Caminhando	09:00	00:02
			Ponto de ônibus	Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto		Ônibus metropolitano - R\$ 4,85		00:15
			Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto	Estação MOVE Metropolitano UFMG		MOVE metropolitano - Integrado	09:15	00:30
			Estação MOVE Metropolitano UFMG	Casa da mãe, bairro Urca		Ônibus circular (S53) R\$ 4,05	09:45	00:30
Almoçar	Sábado	Urca	Casa da mãe	Casa da irmã	Filho, mãe e pai	Caminhando (Quando está quente a irmã pega eles de carro)	12:00	00:20
Voltar para casa da sua mãe	Sábado	Urca	Casa da mãe	Casa da irmã	Filho, mãe e pai	Caminhando	18:00	00:20
Ir para a igreja	Domingo	Urca	Casa da mãe	Igreja	Filho, mãe e pai	Caminhando	07:50	00:05
Voltar para casa da sua mãe	Domingo	Urca	Igreja	Casa da mãe	Filho, mãe, pai e irmã	Caminhando	09:30	00:05

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Voltar para casa	Domingo	Vila Esportiva	Casa da mãe, bairro Urca	Estação MOVE Metropolitano UFMG	Filho	Ônibus circular (S53) R\$ 4,05	17:00	00:30
			Estação MOVE Metropolitano UFMG	Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto		MOVE metropolitano- R\$ 5,15	17:30	00:30
			Terminal MOVE Metropolitano Morro Alto	Ponto de ônibus		Ônibus metropolitano - Integrado	dezoito horas e meia	00:15
			Ponto de ônibus	Sua casa, Vila Esportiva		Caminhando	18:45	00:02

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.3. *Conceição*

Conceição é uma mulher de 67 anos que, apesar da idade, ainda continua a trabalhar como empregada doméstica. Mora com o marido no bairro São Benedito, em Santa Luzia. Os filhos dela já são casados e moram fora de casa. Além disso, Conceição tem três netos e uma bisneta.

Sua religião, a que denominou cristianismo carismático, é muito importante para a estruturação das suas rotinas. Precisamente por isso, Conceição relata acordar diariamente às 3h para rezar e estudar a bíblia. Terminado o ritual religioso, prepara seu café da manhã, come e se apronta para sair de casa, o que ocorre por volta das 7h. Entre segunda e sexta-feira ela trabalha como empregada doméstica no bairro Santa Amélia, na região da Pampulha. Para chegar até lá, Conceição pega três ônibus. Entre sua casa e a avenida Brasília, local onde acessa o primeiro ônibus, a empregada doméstica costuma caminhar entre quinze e vinte minutos. De lá ela vai até a estação Montese, já no interior do sistema do MOVE metropolitano, em uma viagem estimada entre quinze e vinte minutos. No entanto, Conceição precisa sair da estação em questão e atravessar a rua a fim de pegar o ônibus alimentador que a conduzirá até a estação Pampulha, onde, por sua vez, embarcará em uma linha que a levará até o parque Copacabana. A empregada doméstica calcula que ambas as viagens tenham duração aproximada de dez minutos. Para voltar à sua casa, às 15h, a empregada doméstica realiza o mesmo caminho, mas no sentido contrário.

No dia da entrevista, que começou na estação Montese, Conceição estava regressando ao lar. Ao chegar em casa, se arrumaria e faria um lanche apenas para ela – quando perguntada se preparava alguma coisa para o marido, respondeu “ele se vira só”. Em seguida, partiria rumo à Igreja, que, caminhando, fica a dez minutos de distância de sua casa. A reunião daquele dia começaria às 19h e só acabaria às 21h30. Não relatou ir ou voltar na companhia de ninguém. Esta atividade não tem dia fixo e, eventualmente, Conceição chega a frequentar a Igreja todos os dias da semana, pois é coordenadora do ministério da formação. Cabe ressaltar o fato mencionado por Conceição de que a formação pode ser ministrada em locais diferentes da igreja.

Quando consultada acerca das atividades realizadas no final de semana anterior ao da entrevista, Conceição conta que na sexta-feira foi fazer as compras no supermercado. Saiu de casa à noite e caminhou por cinco minutos até chegar ao seu destino. Na volta pagou pelo serviço de entrega do supermercado para não ter que carregar as compras sozinha. No sábado e no domingo, pela manhã, ministrou as aulas de formação na sua comunidade. Em cada um

destes dias saiu de casa às 6h e caminhou por cinco minutos até chegar ao ponto de ônibus. De lá, ela pegou um ônibus até o local onde as aulas seriam ministradas. O itinerário em questão durou entre vinte e trinta minutos e não precisou caminhar muito após descer do ônibus. As aulas começaram às 7h e terminaram às 13h. Terminado seu compromisso, realizou o caminho oposto para voltar à sua casa. No sábado, preparou uma janta que serviu como o almoço de domingo.

A respeito da implementação do MOVE, Conceição admite que acha desconfortável realizar múltiplas conexões. Ainda assim ela sente que as viagens com o MOVE são mais rápidas e relata que os veículos são mais confortáveis.



Tabela 42 - Atividades e mobilidade de Conceição no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					03:00		
Orar	Casa			Sozinha		03:00	02:00	
Estudar a palavra								
Tomar café da manhã								
Trabalhar	Santa Amélia	Casa, São Benedito	Estação MOVE Metropolitano na Av. Brasília	Sozinha	Caminhando (Mas também pode pegar um ônibus para não andar)	07:00	00:15 - 00:20	Segunda a Sexta
		Estação MOVE Metropolitano na Av. Brasília	Estação MOVE Metropolitano Montese		MOVE metropolitano	07:20	00:15 - 00:20	
		Estação MOVE Metropolitano Montese	Ponto de ônibus		Caminhando (Sai da estação e atravessa a rua)			
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Municipal Pampulha		Ônibus alimentador		00:10	
		Estação MOVE Municipal Pampulha	Parque Copacabana		Ônibus alimentador		00:10	

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
		Parque Copacabana	Estação MOVE Municipal Pampulha		Ônibus alimentador	15:00	00:10	
		Estação MOVE Municipal Pampulha	Ponto de ônibus		Ônibus alimentador	15:10	00:10	
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Metropolitano Montese		Caminhando (Atravessa a rua e chega na estação)	15:20		
		Estação MOVE Metropolitano Montese	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho		MOVE metropolitano	15:40	00:15 - 00:20	
Voltar para casa	São Benedito (Santa Luzia)	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Ponto de ônibus	Sozinha	Ônibus metropolitano (Antigamente caminhava até chegar em casa)	16:00	00:15 - 00:20	Segunda a Sexta
Preparar suas coisas	Casa			Sozinha				
Fazer lanche (Só para ela, seu marido faz outro)								
Ir para Igreja	São Benedito	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhando	18:45	00:10	Nesse dia (podendo ser diariamente porque é coordenadora do ministério)
Voltar para casa	São Benedito	Igreja	Casa			21:30	00:10	
Dormir	Casa					00:00		Todos os dias

Fonte: Elaboração própria

Tabela 43 - Outras atividades e mobilidade de Conceição nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Ministrar formação na Igreja	Não tem um dia fixo	São Benedito	Casa	Igreja (Pode ser em outros locais)	Sozinha	Caminhando	19:00	00:05
Voltar para casa	Não tem um dia fixo	São Benedito	Igreja (Pode ser de outros locais)	Casa			21:30	00:10

Fonte: Elaboração própria

Tabela 44 - Atividades e mobilidade de Conceição no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Compras	Sexta	São Benedito	Casa	Supermercado	Sozinha	Caminhando	À noite	00:05
Voltar para casa	Sexta	São Benedito	Supermercado	Casa	Sozinha	Caminhando (Paga para o supermercado levar as compras)		
Ministrar formação na Igreja	Sábado	São Benedito	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	06:00	00:05
			Ponto de ônibus	Local da Igreja		Ônibus metropolitano	06:05	00:20 - 00:30
Voltar a casa	Domingo	São Benedito	Local da Igreja	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	15:00	00:20 - 00:30
			Ponto de ônibus	Casa		Ônibus metropolitano	15:30	00:05
Fazer janta e almoço para domingo	Sábado	Casa						

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Ministrar formação na Igreja	Domingo	São Benedito	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	06:00	00:05
			Ponto de ônibus	Local da Igreja		Ônibus intermunicipal	06:05	00:20 - 00:30
Voltar a casa	Domingo	São Benedito	Local da Igreja	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	15:00	00:20 - 00:30
			Ponto de ônibus	Casa		Ônibus intermunicipal	15:30	00:05

Fonte: Elaboração própria

#### 3.3.2.4. *Márcia*

Márcia é uma técnica de enfermagem de 53 anos que mora com o seu marido na cidade de Pedro Leopoldo. No dia em que a entrevista foi realizada chamou a atenção o fato de que a técnica de enfermagem, à diferença de uma grande quantidade de pessoas que prioriza a questão da agilidade nos meios de transporte, estava, conforme ela mesma disse, “fazendo uma hora” na estação Vilarinho – Márcia estava assistindo a um filme enquanto aguardava a hora mais apropriada para ir para o centro de Belo Horizonte. Curiosamente, a técnica de enfermagem, no momento em que foi entrevistada, estava a caminho do seu trabalho, um hospital situado na cidade de Nova Lima. Ela havia acordado às 7h30 e até o momento em que saiu de casa, às 14h, para trabalhar, ela disse ter se dedicado à realização de tarefas domésticas. Da sua casa até a rodoviária de Pedro Leopoldo, local onde pega a linha de ônibus que a leva até a estação Vilarinho, ela caminha cerca de vinte minutos. A primeira viagem de ônibus, usando a plataforma do MOVE, dura cerca de trinta minutos. Para chegar até as estações centrais de Belo Horizonte – mais precisamente na Rua Paraná – ela pega ou o ônibus das 15h48 ou das 16h. O percurso também dura em torno de trinta minutos. Nos dias em que trabalha – ela cumpre jornada de 12 x 36 horas – Márcia precisa estar no centro, na Rua São Paulo em particular, até as 17h porque o ônibus fretado que a leva até o hospital parte às 17h10 durante os dias da semana e às 17h20 aos finais de semana. A última parte do trajeto dura entre trinta e quarenta minutos e ela inicia sua jornada de trabalho às 18h – seu turno irá até as 6h do dia seguinte. O caminho de volta é simétrico: ela pega o ônibus fretado fornecido pelo hospital às 6h20, chega ao centro de Belo Horizonte por volta de 6h40 e entra no sistema do MOVE na estação Tupinambás, em direção à estação Vilarinho, em um percurso que a técnica de enfermagem salienta ser mais rápido porque, diferentemente da ida, na volta pega uma linha direita. O último trecho para o terminal rodoviário de Pedro Leopoldo, mantém o mesmo trajeto.

Mãe de três filhas de um casamento anterior e avó de dois meninos, Márcia costuma sair de casa para se divertir no seu dia livre do final de semana. Geralmente ela costuma visitar sua filha – e um de seus netos – no bairro Luxemburgo, em Belo Horizonte. Para sua felicidade, no seu último fim de semana Márcia conseguiu trocar o horário do plantão e teve duas noites livres seguidas. Ela aproveitou para visitar sua filha no Luxemburgo porque, além da presença desta, sua outra filha que mora no sul de Minas viria a Belo Horizonte para uma aula na pós-graduação e traria o outro neto. Para chegar ao apartamento em que sua filha mora no Luxemburgo, Márcia cumpre com o mesmo itinerário entre Pedro Leopoldo e o centro de

Belo Horizonte. Ao chegar na Avenida Paraná ela caminha por cinco minutos até a Praça Sete de Setembro onde acessa a linha que a levará ao Luxemburgo em um trajeto estimado de quinze minutos. O ônibus a deixa a poucos metros de caminhada do destino pretendido. No sábado saiu com os netos até uma praça próxima.

Como passaria o intervalo das folgas acumuladas fora de casa, Márcia preparou-se para ir para seu próximo turno de trabalho no hospital direto da casa em que está hospedada. No domingo, portanto, ela teve que pegar um ônibus do Luxemburgo e ir até a Praça Sete, cujo trajeto também dura por volta de vinte minutos, para, depois, caminhar até o ponto de embarque do ônibus fretado pelo hospital na Rua São Paulo.

Sua avaliação das mudanças proporcionadas pela implementação do MOVE é bastante positiva. Ela disse que houve uma melhora na agilidade do transporte e que o sistema com baldeação é mais rápido do que na época em que ela pagava um ônibus direto de Pedro Leopoldo. Além disso, mencionou o maior conforto dos veículos, citando a importância do ar condicionado.

Tabela 45 - Atividades e mobilidade de Márcia no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					07:30		
Fazer serviço em casa	Casa							
Almoçar	Casa							
Descansar	Casa							
Trabalhar (Começa às dezoito horas)	Nova Lima	Casa	Rodoviária Pedro Leopoldo	Sozinha	Caminhando	14:00	00:20	12x36 (Um dia de trabalho e outro de folga)
		Rodoviária Pedro Leopoldo	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho		Ônibus metropolitano – R\$ 8,25	14:20	00:30 (Depois fica na estação até 15:48 ou 16:00)	
		Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Estação MOVE Metropolitano Tupinambás		MOVE metropolitano (511C)	16:00	00:30 (A linha 511C para em todas as estações)	
		Estação MOVE Metropolitano Tupinambás	Rua São Paulo (Centro)		Caminhando	16:30	00:03	
		Rua São Paulo (Centro)	Hospital, em Nova Lima		Com outros funcionários do hospital	Ônibus especial (para funcionários do hospital)	17:10	

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Voltar para sua casa (No dia seguinte)	Pedro Leopoldo	Hospital em Nova Lima	Centro	Com outros funcionários do hospital	Ônibus especial (para funcionários do hospital)	06:20	00:20	12x36 (Um dia de trabalho e outro de folga)
		Centro	Estação MOVE Metropolitano Tupinambás		Caminhando	06:40	00:03	
		Estação MOVE Metropolitano Tupinambás	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho			MOVE metropolitano (510C) Integrado	06:45	
		Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Casa	Sozinha	Ônibus	07:25	00:20	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 46 - Atividades e mobilidade de Márcia no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Visitar sua filha (Outra delas, que mora no sul de Minas chega na cidade uma vez por mês para fazer uma pós-graduação e traz o filho com ela)	Sexta (Ficou até domingo)	Luxemburgo	Casa	Rodoviária Pedro Leopoldo	Sozinha	Caminhando		00:20
			Rodoviária Pedro Leopoldo	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho		Ônibus metropolitano		00:30
			Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Estação MOVE Metropolitano Tupinambás		MOVE metropolitano (511C) Integrado		00:30
			Estação MOVE Metropolitano Tupinambás	Praça Sete de Setembro		Caminhando		00:15



			Praça Sete de Setembro	Ponto de Ônibus		Ônibus convencional		00:15
			Ponto de Ônibus	Casa da sua filha, bairro Luxemburgo		Caminhando		00:03
Passear com seus netos no parque	Sábado	Luxemburgo	Casa da filha	Parque	Netos	Caminhando	09:00	00:05
			Parque	Casa da filha		Caminhando	12:00	00:05
Trabalhar	Domingo	Nova Lima	Casa da sua filha	Centro (Igreja São José)	Sozinha	Ônibus	16:30	00:20
			Centro (Igreja São José)	Rua São Paulo (Centro)		Caminhando	16:50	00:05
			Rua São Paulo (Centro)	Hospital		Com outros funcionários do hospital	Ônibus especial (para funcionários do hospital)	17:20

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.5. *Regina*

A entrevista com Regina aconteceu no ônibus da linha 511C, que tinha pegado na estação Vilarinho com direção ao bairro Aparecida, onde trabalha uma vez por semana. A entrevista terminou pouco antes dela descer na estação que leva o mesmo nome que o bairro.

Regina tem 52 anos e mora em companhia de suas duas filhas e a neta no bairro Londrina, na cidade de Santa Luzia. Entre segunda e sexta-feira, a partir das 7h15, ela trabalha como empregada doméstica - com carteira assinada, como frisa – para uma família que mora a dois quarteirões de distância de sua casa. Ela caminha em torno de cinco minutos para chegar ao seu local de trabalho. Habitualmente, Regina acorda às 5h30, faz a sua higiene pessoal, prepara o café da manhã de sua filha mais nova e da neta e coloca o lixo na cesta de coleta antes de deixar a residência cerca de dez a quinze minutos antes do trabalho semanal começar.

Além do trabalho formal, Regina possui uma ocupação extra, informal, entre as 17h30 de sexta-feira, dia da semana em que a entrevista foi realizada, até as 15h30 de sábado – ela dorme na casa de seus empregadores – no bairro Aparecida. Regina diz que na sexta-feira trabalha como passeadeira e no sábado se dedica às atividades de faxina. Para chegar a cumprir com este itinerário ela pega o ônibus do bairro em direção à estação Vilarinho. Ela relata que esta viagem tem duração média de vinte minutos. Ela dá continuidade ao seu trajeto ingressando durante cerca de mais quinze minutos em uma linha que a conduz ao bairro Aparecida. Do ponto de desembarque até a casa de seus patrões há um percurso adicional que Regina realiza a pé e tem duração de aproximadamente vinte minutos. Ela deixa o serviço no sábado às 15h30 e costuma chegar em casa entre 17h e 17h30. À volta ela pega uma linha de ônibus que a deixa no terminal São Benedito. Porém, para acessar o ônibus que a leva de volta ao seu lar, Regina precisa sair da estação. Como a frequência deste ônibus é muito baixa, especialmente no sábado – demorando entre quarenta a cinquenta minutos de intervalo –, não é incomum que a trabalhadora opte por terminar o caminho de volta à sua casa a pé. Regina argumenta que, como não tem muita paciência para esperar, ela prefere andar, pois o tempo em que estaria aguardando pela chegada do transporte corresponde ao tempo que ela costuma demora para alcançar, a pé, o seu lar – cerca de meia hora quando está tranquila que se convertem em vinte minutos quando está mais apressada. O mesmo itinerário realizado pelo ônibus costuma demorar cerca de dez minutos.

Além das tarefas laborais, Regina destaca outras duas atividades rotineiras. Evangélica, ela vai à Igreja – na companhia de suas duas filhas e da neta – às terças, quintas e

domingos. O templo fica em uma rua paralela à sua casa e o trajeto, realizado através de caminhada, costuma durar menos de cinco minutos. Às terças e quintas o culto começa às 20h e termina às 21h. Já aos domingos o horário é distinto e maior: das 18h45 às 21h. Para frequentar este espaço, Regina costuma preparar o jantar com antecedência para que este possa ser reaquecido após o retorno do ritual religioso. A prática de caminhada, às segundas e quartas-feiras, foi solicitada por sua médica e é realizada, em companhia de sua neta e da filha mais nova – que possui problemas com os índices de colesterol –, entre as 17h30 e 18h30. O trajeto da caminhada contempla o perímetro do quarteirão de sua casa – elas dão voltas pela quadra até que o tempo de uma hora de exercício se esgote. Registra, como outra tarefa recorrente, o compromisso de levar e trazer sua filha mais nova e sua neta do grupo de jovens da Igreja, que ocorre aos sábados entre 18h15 e 21h45 – os trajetos, realizados a pé, duram menos de cinco minutos. Eventualmente, “quando Deus abençoa de sobrar um dinheiro”, depois da reunião em questão ela, juntamente com suas filhas e a neta, vão até a pizzaria fazer um lanche. No restante do seu tempo livre, Regina fica em casa aproveitando a companhia de suas familiares.

Sobre as mudanças provenientes da implementação do MOVE, Regina é crítica. Antes deste sistema, ela recorda que as viagens eram realizadas diretamente aos pontos de desembarque pretendidos pelos usuários. Agora há a necessidade de efetuar uma baldeação até alguma estação antes que o usuário seja direcionado ao local que deseja alcançar. No entanto, na avaliação da empregada doméstica, esta mudança gerou mais transtornos do que soluções, pois o tempo de duração das viagens aumentou significativamente. Sobretudo porque os intervalos entre os ônibus que levam os passageiros do bairro até a estação de redirecionamento são muito extensos – em dias típicos, os ônibus rodam a cada trinta minutos; em dias especiais, como o dia das Crianças, Regina aponta que o intervalo de rotação costuma ser de uma hora. Exatamente por conta dessa maior demora na frequência dos ônibus é que a trabalhadora costuma usar o expediente da caminhada para completar o último pedaço da sua mobilidade no retorno para sua casa aos sábados.

Tabela 47 - Atividades e mobilidade de Regina no dia da entrevista (27 de outubro de 2017)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Acordar	Casa					05:30		Segunda a Sexta
Fazer sua higiene pessoal	Casa							Segunda a Sexta
Fazer o café para ela e para as suas filhas	Casa							Segunda a Sexta
Deixar o lixo no quintal	Casa							Segunda a Sexta
Trabalhar (trabalho diário)	Londrina	Casa	Trabalho diário	Sozinha	Caminhando	06:50	00:05	Segunda a Sexta
Voltar para casa	Bairro Londrina	Trabalho diário	Casa	Sozinha	Caminhando	15:00	00:05	Segunda a Sexta
Tomar banho	Casa							Segunda a Sexta
Ir para o trabalho (trabalho de fim de semana)	Aparecida	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	15:30	00:20	Sexta
		Ponto de ônibus	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho		Ônibus metropolitano (4310) R\$ 4,20	15:50	00:55	
		Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Estação MOVE Metropolitano Aparecida		MOVE metropolitano (511C)	16:05	00:15	
		Estação MOVE Metropolitano Aparecida	Trabalho de fim de semana		Caminhando	16:35	00:20	

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Voltar para casa (no dia seguinte, sábado)	Londrina	Trabalho de fim de semana, bairro Aparecida	Estação MOVE Metropolitano Aparecida	Sozinha	Caminhando	15:30	00:20	Sábado
		Estação MOVE Metropolitano Aparecida	Terminal MOVE Metropolitano São Benedito		MOVE metropolitano (411C)	16:50	00:35	
		Terminal MOVE Metropolitano São Benedito	Ponto de ônibus		Caminhando (atravessa a rua)	17:25		
		Ponto de ônibus	Casa		Ônibus metropolitano (eventualmente)	17:25	00:10	
		Terminal MOVE Metropolitano São Benedito	Casa		Caminhando (Esta opção é mais frequente porque o ônibus demora em passa)r	17:25	00:30	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 48 - Outras atividades e mobilidade de Regina nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Descansar, após trabalho número 1	Segunda a Quinta	Casa					15:30	
Fazer janta, após trabalho número 1	Segunda a Quinta	Casa						
Caminhada	Segunda e Quarta	Londrina	Casa	Caminham ao redor do quarteirão	Filha nova e sua neta	Caminhando	17:30	01:00
Rezar	Terça e Quinta	Londrina	Casa	Igreja	As duas filhas e neta	Caminhando	20:00	00:03
Voltar para casa	Terça e Quinta	Londrina	Igreja	Casa	As duas filhas e neta	Caminhando	21:00	00:03
Ver TV	Durante o almoço e à noite	Londrina	Casa			Filhas e neta		
Conversar	Durante o almoço e à noite	Londrina	Casa			Filhas e neta		

Fonte: Elaboração própria

Tabela 49 - Atividades e mobilidade de Regina no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Deixar sua filha nova e sua neta na igreja (grupo de jovens)	Sábado	Londrina	Casa	Igreja	Filha nova e sua neta	Caminhando	19:30	00:03
Pegar filha nova e neta quando saírem da igreja (grupo de jovens)	Sábado	Londrina	Igreja	Casa	Filha nova e sua neta	Caminhando	Entre 21:30 e 21:50	00:03
Rezar	Domingo	Londrina	Casa	Igreja	Filhas e neta	Caminhando	18:45	00:03
Voltar para casa	Domingo	Londrina	Igreja	Casa	Filhas e neta	Caminhando	21:00	00:03
Comer pizza (às vezes)	Domingo	Londrina	Igreja	Pizzaria	Filhas e neta	Caminhando	21:00	00:05

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.6. Marina

A entrevista com Marina, uma jovem mulher de 20 anos, começou na estação UFMG no interior do serviço metropolitano do MOVE e continuou em um ônibus da linha 515R, o qual a mesma pegou para voltar para casa. A estudante de Turismo da UFMG tem 20 anos e mora com a madrasta e os irmãos no bairro Eldorado em Contagem. Todos os dias acorda às 7h30. Depois de tomar banho, a jovem toma seu café da manhã. Fica em casa até pouco antes das 11h, momento em que deixa o lar para ir estudar. Ela caminha até a estação de metrô Eldorado, onde tem um ponto de ônibus para a linha 515R. A viagem entre esta estação até a UFMG tem duração de uma hora. Uma vez no campus, Marina caminha entre dez e quinze minutos até chegar ao restaurante universitário, onde almoça. Suas aulas começam às 13h.

O dia de estudo termina por volta das 17h30. Nesse horário, ela faz o caminho contrário, caminhando até a estação UFMG onde pega o ônibus que a leva de volta para Contagem. No dia em que a entrevista foi realizada o percurso da linha 515R durou trinta minutos. Marina comentou que durante o horário de verão se sentia mais segura. Isso porque o trecho percorrido a pé entre a estação metrô Eldorado e sua casa ainda era iluminada pela luz solar.

Além dos estudos, Marina costuma fazer *spinning* e *crossfit*. Todos os dias, às 20h, tem aulas de uma ou outra modalidade. Para realizar esta atividade a estudante sai de casa por volta das 19h50 e caminha por cinco ou dez minutos até chegar na academia de ginástica. Quando as aulas terminam, às 20h45, ela e outras colegas voltam para casa caminhando. A volta costuma ser mais demorada porque as amigas aproveitam esse tempo para conversar. Eventualmente, durante os finais de semana, Marina frequenta a academia, porém no período da manhã. Nesses dias ela não costuma encontrar com a turma de colegas e volta sozinha para casa. No final de semana anterior ao da entrevista, porém, Marina esteve em São Paulo. Por envolver um tema sensível não houve a possibilidade de se efetuarem indagações a este respeito. Marina declarou apenas que ultimamente tem viajado bastante em virtude de atividades relacionadas ao seu curso.

Um hábito recorrente de Marina, que também tem correlação direta com o curso de Turismo, consiste em visitar diferentes museus situados em Belo Horizonte. Quando realiza este tipo de atividade, costuma caminhar a pé até a estação de metrô Eldorado e de lá embarca em uma das linhas do MOVE para chegar ao centro de Belo Horizonte. Por conta disso, a avaliação do MOVE feita pela estudante é positiva, uma vez que esta plataforma permite-lhe acessar diversos pontos em Belo Horizonte utilizando um mesmo sistema de tarifação – o



cartão ÓTIMO. Além disso, Marina também assinala a sensação de que o sistema facilitou significativamente as viagens daqueles que trabalham no centro de Belo Horizonte. Estas observações se baseiam em sua experiência atual. Antes da implementação do MOVE a estudante morava em Betim e não costumava ir a Belo Horizonte com frequência.

Tabela 50 - Atividades e mobilidade de Marina no dia da entrevista (1 de novembro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar	Casa					07:30		Todos os dias
Tomar banho	Casa							Todos os dias
Tomar café da manhã								Todos os dias
Estudar (Uma vez no campus ela vai almoçar no R.U antes de ir para aulas, às 13h)	Pampulha	Casa, Contagem	Estação de metrô Eldorado	Sozinha	Caminhada	10:50	00:30	Segunda a sexta
		Estação de metrô Eldorado	Estação MOVE Metropolitano UFMG		MOVE metropolitano (515R) -R\$ 4,85	11:30	01:00	
Voltar para casa	Eldorado	Estação MOVE Metropolitano UFMG	Estação de metrô Eldorado	Sozinha	MOVE metropolitano (515R) -R\$ 4,85	17:30	01:00	Segunda a sexta
		Estação Eldorado	Casa		Caminhada	18:30	00:30	
Ir para academia fazer <i>spinning</i>	Eldorado	Casa	Academia	Sozinha	Caminhada	19:50	00:05 - 00:10	Segunda a sexta
Voltar da academia	Eldorado	Academia	Casa	Amigas	Caminhada	20:45	00:05 - 00:10 (Pode demorar mais por voltam conversando)	Segunda a sexta

Fonte: Elaboração própria

Tabela 51 - Outras atividades e mobilidade de Marina nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Visitar museus (Como parte do seu curso em turismo)	Eventualmente	Centro	Estação de metrô Eldorado	Algum ponto no Centro	Sozinha	MOVE metropolitano (515R) -R\$ 4,85		

Fonte: Elaboração própria

Tabela 52 - Atividades e mobilidade de Marina no fim de semana anterior à entrevista e outras eventuais

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Viagem a São Paulo	Durante o final de semana							
Ir para academia fazer <i>spinning</i>	Sábado e domingo, eventualmente	Eldorado	Casa	Academia		Caminhada	À manhã	00:05 - 00:10
Voltar da academia	Sábado e domingo, eventualmente	Eldorado	Academia	Casa	Sozinha	Caminhada	À manhã	00:05 - 00:10

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.7. *Karina*

Karina é uma estudante de 24 anos que mora com sua mãe e seu irmão no bairro Rio das Velhas, em Santa Luzia. Ela está no último período da faculdade e, além disso, faz estágio em um escritório de advocacia localizado no centro de Belo Horizonte. No dia da entrevista, a estudante acordou às 7h30, tomou seu café da manhã, arrumou-se e saiu de casa por volta das 8h20. Caminhou menos de três minutos até o ponto de ônibus no qual acessaria a linha que a levaria até a estação São Gabriel. A este respeito convém mencionar a avaliação de Karina sobre a grande oferta de ônibus que passam por aquele ponto e a permitem chegar até a estação São Gabriel sem a necessidade de esperar muito tempo. O trajeto da linha alimentadora até a referida estação durou vinte minutos.<sup>109</sup> O ônibus seguinte, que a levou até a estação Espírito Santo, percorreu o trajeto em vinte ou vinte e cinco minutos. Uma vez no centro de Belo Horizonte a jovem caminhou mais quinze minutos até alcançar o escritório de advocacia.

Ela trabalha até as 15h30, quando caminha novamente em direção à estação Espírito Santo com a finalidade de regressar a seu lar – logo, ela embarca em uma linha que a conduz até a estação São Gabriel para, em seguida, pegar um ônibus que a leve ao ponto mais próximo de sua casa. No entanto, como no dia da entrevista ela não teria aulas na faculdade, em vez de pegar o ônibus para a estação São Gabriel, Karina acessou uma linha que a levaria para a Avenida Brasil a fim de encontrar um colega de faculdade para que pudessem discutir algumas questões referentes ao trabalho de conclusão de curso. Um aspecto que chama a atenção no relato de Karina foi a mesma dizer que utiliza muitos ônibus durante o seu tempo de trabalho porque costuma fazer muitos trabalhos externos. Assim, ela relata ir a lugares muitos distintos como as Avenidas Pedro II e Raja Gabaglia; em algumas ocasiões inclusive, ela tem de ir às cidades próximas a Belo Horizonte como Nova Lima, Contagem e Betim. A estudante alega que essas mobilidades são mais complicadas de serem colocadas em prática porque os horários destes ônibus são mais difíceis de serem coordenados.

Quando tem aulas, contudo, Karina se vale do expediente dá carona – fornecida por uma colega da sua classe – para chegar à faculdade, que também fica em Santa Luzia. Convém enfatizar que a estudante sempre retorna à sua casa antes de ir para a instituição educacional. O horário de partida para as aulas é variável, pois depende da disponibilidade da

---

<sup>109</sup> Em geral, quando as mulheres foram perguntadas se suas práticas de mobilidade eram solitárias ou realizadas na companhia de alguma pessoa conhecida, a maioria acenou com a primeira possibilidade. Karina, por sua vez, disse que com alguma frequência é acompanhada pelo seu irmão no caminho até a estação São Gabriel.

motorista – às vezes Karina sai de casa às 18h30, às vezes 18h40 e até mesmo acontece de se atrasar para a aula saindo depois das 19h. Sobre as razões que a levam a escolher pela carona Karina argumenta para o fato de que, embora a faculdade fique relativamente próxima de sua casa, como ela está situada na rodovia, isso implicaria um tempo de deslocamento alto, de cerca de trinta minutos – ainda mais quando comparado aos cinco minutos de carro. Em relação ao uso do ônibus, a estudante diz que a região em que a faculdade está situada não é bem amparada por linhas de acesso e que estas, além de serem poucas, tem uma frequência muito pequena na oferta. Além do mais, Karina considera a região em que o ponto fica localizado bastante erma e despovoada, citando, inclusive, o fato de que uma de suas amigas já foi assaltada no local.

Sobre as atividades que realiza aos finais de semana disse que ultimamente tem ficado em casa estudando por conta do trabalho de conclusão de curso. Quando há algum tempo livre ela costuma encontrar com seu namorado. Ela não usa ônibus aos finais de semana: “se for pra pegar ônibus, aí que não saio mesmo; já ando de ônibus a semana inteira”. O namorado de Karina, atualmente, tem uma moto, veículo este que eles utilizam quando vão à igreja aos domingos – os cultos se iniciam às 19h e terminam às 21h e o tempo de deslocamento entre a casa de Karina e o local religioso costuma ser de dez minutos.

Quando perguntada sobre os impactos provenientes da introdução do MOVE em sua rotina, Karina disse que foram positivos. A estudante disse que na época anterior à implementação do MOVE ela trabalhava em Santa Luzia. Mas ainda assim, testemunhou uma redução de tempo significativa no trânsito entre Santa Luzia e Belo Horizonte, sobretudo quando realizado através da estação São Gabriel. Em um trajeto que usualmente durava uma hora houve uma redução de tempo para quinze minutos. Karina faz a ressalva de que a mobilidade proporcionada pelo MOVE é enrijecida nos pontos de chegada na cidade de Belo Horizonte, que são poucos e obrigam as pessoas da região metropolitana a saírem das estações do MOVE. Além do mais, também argumenta que nos horários de pico o MOVE fica muito cheio e apertado. Porém, como ela não costuma usar o sistema em tais horários, confessa não sofrer muito com estes transtornos.

Tabela 53 - Atividades e mobilidade de Karina no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Acordar						07:30		Segunda a sexta
Trabalhar	Centro	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	08:20	00:03	Segunda a sexta
		Ponto de ônibus no bairro	Estação MOVE Metropolitano São Gabriel		Ônibus intermunicipal - R\$ 5,60	08:25	00:20	
		Estação MOVE Metropolitano São Gabriel	Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo		MOVE metropolitano (400C)	08:45	00:10-00:15	
		Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo	Escritório de advocacia		Caminhando	09:00	00:15	
Encontrar um colega de estudo	Rio das Velhas (Santa Luzia)	Escritório de advocacia	Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo	Sozinha	Caminhando	15:30	00:15	Nesse dia
		Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo	Terminal MOVE Metropolitano São Benedito		MOVE metropolitano (410C) R\$ 4,85	15:45	00:30	
		Terminal MOVE Metropolitano São Benedito	Av. Brasília (Santa Luzia)		Ônibus metropolitano	16:00	00:10	

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Rota usual para voltar em casa	Rio das Velhas (Santa Luzia)	Escritório de advocacia	Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo	Sozinha	Caminhando	15:30	00:15	Segunda a sexta
		Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo	Estação MOVE Metropolitano São Gabriel		MOVE metropolitano (400C) R\$ 4,85	15:45	00:10-00:15	
		Estação MOVE Metropolitano São Gabriel	Ponto de ônibus no bairro		Ônibus metropolitano	16:00	00:20	
		Ponto de ônibus no bairro	Casa		Caminhando	16:20	00:03	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 54 - Outras atividades e mobilidade de Karina nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Estudar	Segunda a sexta	Santa Luzia	Casa	Faculdade (outro bairro)	Colega	Carona	18:30-19:00	00:05
Voltar para casa	Segunda a sexta	Rio das Velhas	Faculdade	Casa	Colega	Carona	22:00	00:05

Fonte: Elaboração própria

Tabela 55 - Atividades e mobilidade de Karina no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Igreja	Domingo	Rio das Velhas	Casa	Igreja	Namorado	Moto	18:50	00:10
Voltar da Igreja	Domingo	Rio das Velhas	Igreja	Casa	Namorado	Moto	21:30	00:10

Fonte: Elaboração própria



### 3.3.2.8. *Juliana*

Juliana é uma estudante de Letras de 24 anos que mora com sua mãe e seu irmão no bairro Promissão, na cidade de Lagoa Santa. A entrevista começou na estação MOVE metropolitana UFMG e continuou no ônibus da linha 511C que a levaria à estação Vilarinho, na viagem de volta. Nesse dia em particular, as aulas de Juliana acabaram cedo e não esteve ocupada pela manhã, porque a escola onde trabalha emendou o feriado.

Durante suas manhãs, nos dias de semana, a aluna é monitora de redação em um colégio de sua cidade. Para exercer essa função, sai de sua residência às 6h30 e caminha por cerca de vinte minutos até seu ambiente laboral, localizado no bairro Várzea. Suas atividades começam às 7h e terminam às 11h30. Neste semestre Juliana tem aulas na universidade às terças, quintas e sextas-feiras. Ela sai de casa por volta de 12h15 e pega o ônibus das 12h20 que a conduzirá à estação Vilarinho em um percurso de aproximadamente quarenta minutos. Em seguida, acessa a linha que a levará até a estação UFMG em trajeto cuja duração está estimada em quinze minutos. Do ponto de destino à sala de aula caminha entre cinco e dez minutos, a depender da pressa. Às terças e quintas a estudante inicia seu regresso ao lar por volta das 17h40. Ela cumpre com o mesmo itinerário há pouco descrito, porém em sentido inverso e não observa nenhuma diferença significativa no tempo de cada trecho até chegar em sua casa. Às sextas-feiras, por sua vez, como as aulas terminam apenas às 22h30 ela, conciliando conforto com segurança, volta para casa de carona no carro de um amigo em um trajeto que dura entre trinta e trinta e cinco minutos. Em suas tardes livres, às segundas e quartas-feiras, Juliana organiza seu tempo conciliando os estudos da faculdade com as correções das redações de seu trabalho no colégio e, quando sobra algum tempo, o lazer – expresso, sobretudo, pelas séries televisivas que acompanha.

Durante os finais de semana a estudante costuma frequentar barzinhos em Lagoa Santa, além de se reunir com seus amigos na casa onde mora. No final de semana anterior à entrevista, após ter chegado em casa da faculdade na sexta-feira Juliana pegou o carro da mãe emprestado por volta das 23he, acompanhada por seu irmão, ficou em um barzinho até a madrugada, saindo de lá por volta das 3h30. No sábado ela encontrou com seus amigos em sua casa. Para tanto, antes os jovens se encontraram no supermercado que fica próximo à casa de Juliana para comparem comida e bebida para a reunião. Juliana foi de carro e ofereceu carona para seus amigos na volta até sua residência. O encontro ocorreu por volta das 18h. No domingo, por sua vez, a jovem limitou-se a dizer ter ficado em casa.

Questionada sobre os impactos da implementação do MOVE em sua rotina, Juliana não hesitou em dizer que os mesmos foram negativos. O primeiro aspecto que ela usou para argumentar sobre essa avaliação diz respeito à duração do trajeto: antes ela pegava um único ônibus e o itinerário à UFMG durava entre quarenta e quarenta e cinco minutos – hoje, por conta da baldeação, com o consequente tempo de espera, ultrapassa uma hora. Além disso, Juliana diz se sentir mais vulnerável com a utilização do MOVE. Isso porque a estudante relata que a grande quantidade de pessoas que entram e saem dos ônibus nas estações facilitaria a prática de crimes, visto que os potenciais malfeitores poderiam entrar rapidamente em outra linha do sistema após cometerem seus delitos. A estudante relatou que ao ingressar nos ônibus tende a adotar uma postura mais cautelosa, escolhendo bem a cadeira na qual irá se sentar e não fazendo uso do seu aparelho celular. Relatou, inclusive, que quando trabalhava no bairro Santa Amélia estava em uma fila na estação Vilarinho quando percebeu que alguns homens olhavam para ela de maneira suspeita. Desconfiada e com receio, Juliana preferiu mudar de fila e pegar outra linha de ônibus.

Tabela 56 - Atividades e mobilidade de Juliana no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Acordar						08:00		Nesse dia
Assistir TV								Nesse dia
Almoçar								Nesse dia
Estudar	Pampulha	Casa	Ponto no bairro	Sozinha	Caminhando	12:15	00:05	Terça, Quinta e Sexta
		Ponto no bairro	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho		Ônibus metropolitano – R\$ 6,30	12:20	00:40	
		Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Estação MOVE Metropolitano UFMG		MOVE Metropolitano (511C) - R\$	13:00	00:15	
Voltar para casa de estudar	Promissão (Lagoa Santa)	Estação MOVE Metropolitano UFMG	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Sozinha	MOVE Metropolitano (511C) - R\$ 4,85	16:00	00:15	Nesse dia
		Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Ponto no bairro		Ônibus metropolitano	16:20	00:40	
		Ponto no bairro	Casa		Caminhando	17:00	00:05	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 57 - Outras atividades e mobilidade de Juliana nos dias de semana

Atividade	Que dias a realiza?	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?
Acordar	Segunda a sexta	Casa					06:00	
Trabalhar	Segunda a sexta	Várzea (Lagoa Santa)	Casa	Colegium	Sozinha	Caminhando	06:30	00:20

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Voltar para casa		Promissão (Lagoa Santa)	Colegium	Casa	Sozinha	Caminhando	11:30	00:20
Corrigir redações dos alunos	Segunda e quarta	Casa					À tarde	
Assistir seriados	Segunda e quarta	Casa					À tarde	
Estudar	Terça, Quinta e Sexta	Pampulha	Casa	Ponto no bairro	Sozinha	Caminhando	12:15	00:05
			Ponto no bairro	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho		Ônibus metropolitano	12:20	00:40
			Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Estação MOVE Metropolitano UFMG		MOVE Metropolitano (511C) - R\$	13:00	00:15
Voltar para casa de estudar	Terça e Quinta	Promissão (Lagoa Santa)	Estação MOVE Metropolitano UFMG	Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Sozinha	MOVE Metropolitano (511C) - R\$	17:40	00:15
			Estação MOVE Metropolitano Vilarinho	Ponto no bairro		Ônibus metropolitano	17:55	00:40
			Ponto no bairro	Casa		Caminhando	17:35	00:05
Voltar para casa de estudar (Rota usual das sextas)	Sexta	Promissão (Lagoa Santa)	Campus Pampulha	Casa	Colega	Carona	22:30	00:30-00:35

Fonte: Elaboração própria

Tabela 58 - Atividades e mobilidade de Juliana no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Sair com amigos	Sexta	Lagoa Santa	Casa	Bar em Lagoa Santa	Irmão	Dirigindo	22:30	
Voltar para casa	Sexta	Promissão	Bar em Lagoa Santa	Casa	Irmão	Dirigindo	03:00	
Comprar no supermercado	Sábado	Lagoa Santa	Casa	Supermercado	Sozinha	Dirigindo	18:00	00:05
Voltar para casa	Sábado	Promissão	Supermercado	Casa	Amigos	Dirigindo	19:00	00:05
Ter uma reunião em casa	Sábado	Casa			Amigos		19:00	

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.9. *Marli*<sup>110</sup>

A aposentada Marli, de 77 anos, mora sozinha no bairro Aparecida. No entanto, como recentemente foi submetida a uma operação no fêmur, enquanto termina sua recuperação passa as noites na cidade de Contagem na companhia de sua irmã mais nova, de 70 anos. Como não está ambientada à rede de serviços do bairro em que a sua irmã mora, todos os dias a aposentada embarca rumo a Belo Horizonte – “se eu precisar de uma farmácia em Contagem não sei onde fica; já em Belo Horizonte conheço tudo”, disse a aposentada. Dependendo do lugar que esteja tanto em Contagem como em Belo Horizonte, Marli decide se locomover ora através do MOVE, ora do metrô. Uma das suas atividades rotineiras consiste em frequentar o restaurante popular que fica localizado nas imediações da rodoviária de Belo Horizonte. Na sexta-feira em que a presente entrevista foi realizada, Marli havia marcado um corte de cabelo no salão de uma amiga, localizado no bairro Cristina. A aposentada disse não ter uma rotina fixa, bem definida e se move pela cidade ao sabor de suas necessidades imediatas. Contou, inclusive, que não é incomum pegar de quatro a seis ônibus por dia em suas perambulações cotidianas.

Na ocasião da entrevista Marli havia acabado de perder seu ônibus por conta da visão flagrantemente deteriorada. Como a frequência de embarque era muito pequena, o próximo veículo da mesma linha só passaria pela estação Planalto em cerca de quarenta minutos. Um detalhe interessante a este respeito foi que, sensível à pequena acuidade visual de Marli, uma funcionária da estação fez questão de avisá-la quando seu ônibus, que a levaria para a estação Eldorado em Contagem, estava chegando.

Sobre o MOVE, sua primeira menção ocorreu narrando em evento extensamente traumático. Achava o sistema “terrível”. Em 2014 machucou sua perna ao ser prensada entre uma linha do MOVE e o meio fio da calçada, o que gerou uma ferida de cicatrização muito lenta, segundo relatou. Hoje em dia, por outro lado, apesar de se queixar tangencialmente da demora na duração dos trajetos, elogia o comportamento dos condutores do MOVE. São, na avaliação de Marli, atenciosos e compreensivos, esperando-a sempre que ela necessita de um tempo maior para ingressar no veículo.

---

<sup>110</sup> O caso de Marli é o único que não contará com tabelas. Isto devido a que as dinâmicas de mobilidade da entrevistada não seguiam padrões rotineiros.

### 3.3.2.10. *Ângela*

Ângela é uma diarista de 54 anos que mora com seu marido no bairro Campo Silveira, em Ribeirão das Neves. Por conta do seu trabalho, ela viaja a Belo Horizonte duas vezes por semana – às segundas e sextas-feiras. No dia da entrevista, Ângela acordou de madrugada, às 4h30. Depois de apressar-se para trocar de roupa encontrou com sua filha, que mora acima de sua casa, e juntas caminharam por cerca de quinze minutos até o ponto do ônibus que as conduziria ao terminal Justinópolis. Há de se ressaltar que o ponto em questão fica localizado nos limites de outro bairro, Santa Martinha. O percurso até o terminal Justinópolis costuma durar trinta e cinco minutos. De lá, mãe e filha se deslocam por uma hora em direção à estação Tupinambás. Para tanto, utilizam uma linha semidireta. Chegando ao centro de Belo Horizonte, ainda em companhia da filha, Ângela caminha entre vinte e cinco e trinta minutos até o seu local de trabalho no bairro Floresta. Convém ressaltar uma questão importante a respeito do processo de mobilidade empreendido por Ângela, a saber, o fato de que sua patroa não arca com os custos de seu deslocamento. Para não precisar descontar mais uma passagem do valor de seu pagamento, Ângela opta por percorrer a pé o caminho até a casa onde trabalha – “pagar do meu bolso não dá”. A diarista sai do seu serviço às 17h e caminha por cerca de dez minutos até encontrar com sua filha em um local pré-determinado, a fim de que as mesmas regressem juntas até a estação Tupinambás, primeira escala rumo ao lar, em Ribeirão das Neves. Mãe e filha costumam chegar em casa apenas entre 20h e 20h30.

Perguntada sobre a sua rotina nos dias em que não está realizando faxina, Ângela relata que vive em função das atividades de cuidado ao marido, de 67 anos – ela menciona o fato deste ser hipertenso, cardíaco, diabético e que atualmente está fazendo tratamento contra a hanseníase e conclui dizendo que “ela precisa mais de mim do que eu do trabalho”. Por conta disso, a diarista diz não ter nenhuma outra atividade regular que desempenha durante a semana. Eventualmente ela vai à casa de sua filha ou à sorveteria – neste caso, caminha por cerca de vinte minutos.

Sobre o impacto do MOVE em sua rotina, a diarista não observou nenhuma mudança significativa, afinal, segundo a mesma, o tempo de deslocamento entre sua casa e o seu local de trabalho permanece o mesmo.

Tabela 59 - Atividades e mobilidade de Ângela no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Acordar						04:30		
		Casa	Bairro Santa Martinha		Caminhando	04:40	00:15	
		Ponto de ônibus no bairro Santa Martinha	Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis		Ônibus metropolitano - R\$ 6,10	04:55	00:35	
		Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis	Estação MOVE Metropolitan Tupinanmbás		MOVE Metropolitan (521C)	05:30	01:20	
		Estação MOVE Metropolitan Tupinanmbás	Local de trabalho					
Trabalhar	Floresta			Filha	Caminhando	06:50	00:25-00:30	Segunda e sexta
		Local de trabalho	Supermercado	Sozinha	Caminhando	17:00	00:15	
		Supermercado	Estação MOVE Metropolitan Tupinanmbás		Caminhando	17:25	00:10-00:15 (Mais espera pela filha)	
		Estação MOVE Metropolitan Tupinanmbás	Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis		MOVE Metropolitan (521C) R\$ 4,85	17:40	01:20 (Mais 00:20 de espera na estação no Centro)	
		Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis	Ponto de ônibus no bairro Santa Martinha		Ônibus metropolitano	20:20	00:35	
		Bairro Santa Martinha	Casa	Filha	Caminhando	20:55	00:15	
Voltar para casa	Campos Silveira (Ribeirão das Neves)							Segunda e sexta

Fonte: Elaboração própria



Tabela 60 - Outras atividades e mobilidade de Ângela nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Ir no supermercado ou na padaria	Eventualmente	Santa Martinha	Casa			Caminhando		00:25
Cuidar do marido	Terça, quarta e quinta	Casa						

Fonte: Elaboração própria

Tabela 61 - Atividades e mobilidade de Ângela no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Ficar em casa		Casa						
Ir na sorveteria	Eventualmente	Santa Martinha				Caminhando		00:20

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.11. *Elisangela*

Elisangela, de 34 anos, é a filha da entrevistada Ângela. Assim como a mãe, também trabalha como diarista. Mora em Ribeirão das Neves em companhia do marido e três filhos – com 18, 14 e 7 anos de idade. A frequência com a qual embarca para Belo Horizonte é variável, dependendo da quantidade de faxinas programadas para a semana. No entanto, Elisangela ressalta que todas as quatro famílias para as quais atualmente trabalha moram em uma mesma rua do bairro Sagrada Família. Seu dia de trabalho, como ela mesma argumenta, inicia-se na noite/madrugada anterior, quando ela deixa a comida pronta para o almoço dos seus filhos no dia seguinte – além de deixar toda a estrutura preparada, como, por exemplo, os uniformes arrumados. Uma vez que costuma chegar em casa apenas entre 20h e 20h30, diz não ser incomum ter que trabalhar com os afazeres domésticos até por volta da meia noite, afinal, relata não contar com nenhuma ajuda do marido – sua mãe, que também estava presente no momento da entrevista, disse que muitas vezes Elisangela fica acordada até as 2h para dar conta do trabalho. Esse detalhe é interessante, uma vez que a diarista costuma acordar por volta das 4h30 para se dirigir ao ponto do ônibus que a levará até o terminal Justinópolis.

Às segundas e sextas-feiras, conforme já apresentado, ela acompanha sua mãe. Caminham por quinze minutos de até o ponto de ônibus – que fica fora do limite do bairro em que mora –, mais trinta e cinco minutos até o terminal Justinópolis através da linha alimentadora, somados por uma hora de trânsito entre o referido terminal e a estação Tupinambás, já no centro de Belo Horizonte. Andam por entre vinte e trinta minutos até o local em que sua mãe trabalha. Ao final da despedida, Elisangela segue para o seu destino no bairro Sagrada Família. Para tanto, utiliza um ônibus para se deslocar, em um trajeto que costuma durar entre dez e quinze minutos. Nos dias em que não precisa acompanhar sua mãe até o bairro Floresta, Elisangela sai da estação Tupinambás, caminha por um pequeno trajeto de no máximo cinco minutos e acessa a linha de ônibus que a levará ao seu local de trabalho. Este último trecho do itinerário dura por volta de vinte e cinco minutos. No seu trajeto de volta para o lar, findado o expediente, às segundas e sextas-feiras Elisangela caminha da casa onde trabalha até um ponto de encontro combinado previamente com a mãe – em frente a um supermercado – em um trajeto que dura por volta de dez ou quinze minutos. De lá, mãe e filha caminham até a estação Tupinambás, onde acessam a linha que as conduzirá ao terminal Justinópolis e, deste este terminal, até o ponto de ônibus mais próximo de sua casa. Nos demais dias da semana em que trabalha, a diferença consiste no fato de que o deslocamento

até a estação Tupinambás não é realizado a pé, mas através do uso do ônibus, que a deixa em uma área próxima à referida estação – a caminhada entre estes dois pontos dura menos de cinco minutos.

Sobre os custos do seu transporte, Elisângela diz que uma parte dos seus empregadores arca com essa despesa enquanto outra se exime de pagar a tarifa. Ainda assim, os que pagam oferecem um custeio parcial, que contempla apenas a passagem entre Ribeirão das Neves e a estação Tupinambás. Desta forma, o ônibus adicional que Elisângela acessa do centro de Belo Horizonte – ou da Floresta – até a Sagrada Família é pago com o dinheiro do próprio bolso – por consequência, o mesmo vale para o ônibus que interliga o bairro Sagrada Família às imediações da estação Tupinambás.

Elisângela diz não ter tempo livre para outras atividades – no sábado ela alega “trabalhar em casa”, cuidando dos meninos, do marido e do cachorro; para o descanso diz que só lhe resta o domingo. Um problema apontado por Elisângela a respeito do seu processo de mobilidade diz respeito ao fato de que a rede de serviços presente em seu bairro – Campo Silveira – é bastante incipiente e precária. Apesar de morar na região há 30 anos, a diarista alega que apenas agora um comércio local começa a se constituir. Assim, para usufruir de uma rede de serviços mais estruturada – supermercado, posto da saúde, escola –, precisa necessariamente caminhar entre vinte e vinte e cinco minutos até o bairro Santa Martinha. Conforme já mencionado, o próprio ponto de ônibus que a conduz até a estação Justinópolis está situado no interior do bairro vizinho.

Em sua avaliação, Elisângela acredita que a implementação do MOVE tornou sua rotina ainda mais cansativa. O motivo para tal alegação seria a existência das baldeações com a consequente formação de filas de espera – em detrimento da viagem direta até Belo Horizonte. Como o trajeto é longo, Elisângela não abre mão de ir sentada e, por conta disso, muitas vezes tem que esperar ainda mais para adentrar nos ônibus. Segundo a diarista, a própria lógica do MOVE estimularia as pessoas a ficarem ainda mais apressadas. Para exemplificar essa sua percepção Elisângela cita frequentes episódios de pessoas que, ávidas para ingressarem nos veículos, são derrubadas nos terminais. Ela crê que poderia ficar mais satisfeita com o MOVE caso este diminuíssem os intervalos de espera entre os ônibus, sobretudo aqueles que partem e regressam da estação Justinópolis. A diarista relata ter que esperar intervalos de vinte a trinta minutos pela chegada dos ônibus que utiliza tanto na estação Tupinambás como no terminal Justinópolis.

Tabela 62 - Atividades e mobilidade de Elisangela no dia da entrevista (3 de novembro de 2017)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Acordar						04:30		
Trabalhar	Sagrada Família	Casa	Bairro Santa Martinha	Mãe	Caminhando	04:40	00:15	Segunda e sexta
		Ponto de ônibus no bairro Santa Martinha	Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis		Ônibus metropolitano - R\$ 6,10	04:55	00:35	
		Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis	Estação MOVE Metropolitan Tupinanbás		MOVE Metropolitan (521C)	05:30	01:20	
		Estação MOVE no Centro	Local de trabalho da mãe		Caminhando	06:50	00:25-00:30	
		Local de trabalho da mãe	Trabalho		Sozinha	Ônibus convencional - R\$ 4,05	06:50	
Voltar para casa	Campos Silveira (Ribeirão das Neves)	Trabalho	Supermercado no bairro Floresta	Mãe	Caminhando	17:10	00:10-00:15	Segunda e sexta
		Supermercado no bairro Floresta	Estação MOVE no Centro		Caminhando	17:25	00:10-00:15	
		Estação MOVE no Centro	Estação MOVE Justinópolis		MOVE Metropolitan (521C) R\$ 4.85	17:40	01:20 (Mais 00:20 de espera na estação no Centro)	
		Estação MOVE Justinópolis	Ponto de ônibus no bairro		Ônibus metropolitano	20:20	00:35	
		Ponto de ônibus no bairro	Casa		Caminhando	20:55	00:15	

Fonte: Elaboração própria

Tabela 63 - Outras atividades e mobilidade de Elisangela nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Trabalhar	Terça a quinta	Sagrada Família	Casa	Bairro Santa Martinha	Sozinha	Caminhando	04:40	00:15
			Ponto de ônibus no bairro Santa Martinha	Terminal MOVE Metropolitano Justinópolis		Ônibus metropolitano - R\$ 6,10	04:55	00:35
			Terminal MOVE Metropolitano Justinópolis	Estação MOVE Metropolitano Tupinanmbás		MOVE Metropolitano (521C)	05:30	01:20
			Estação MOVE Metropolitano Tupinanmbás	Ponto de ônibus no Centro		Caminhando	06:50	00:05
			Ponto de ônibus no Centro	Trabalho		Ônibus convencional - R\$ 4,05	06:55	00:25

Atividade	Que dias a realiza?	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?
Voltar para casa	Terça a quinta	Campos Silveira (Ribeirão das Neves)	Trabalho	Ponto de ônibus no Centro	Sozinha	Ônibus convencional - R\$ 4,05	17:00	00:25
			Ponto de ônibus no Centro	Estação MOVE Metropolitan Tupinanmbás		Caminhando	17:25	00:05
			Estação MOVE Metropolitan Tupinanmbás	Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis		MOVE Metropolitan (521C)	17:30	01:20 (Mais 00:20 de espera na estação no Centro)
			Terminal MOVE Metropolitan Justinópolis	Ponto de ônibus no bairro Santa Martinha		Ônibus metropolitano	19:10	00:35
			Bairro Santa Martinha	Casa		Caminhando	19:45	00:15

Fonte: Elaboração própria

Tabela 64 - Atividades e mobilidade de Elisangela no fim de semana anterior à entrevista

Atividade	Quando?	Em qual bairro a realizou?	De onde saiu?	Onde chegou?	Com quem foi?	Como foi?	Que horas?	Quanto tempo demorou a viagem?
Fazer tarefas domésticas	Sábado	Casa						
Cuidar do marido, dos filhos e do cachorro	Sábado	Casa						
Descansar	Domingo	Casa						

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Ir na sorveteria	Eventualmente	Santa Martinha			Família	Caminhando		00:20

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.12. *Maria*

A empregada doméstica Maria tem 64 anos e mora com a sua filha – aposentada há cinco anos por conta de um problema no quadril – em Justinópolis, bairro situado em Ribeirão das Neves. Há doze anos ela trabalha de segunda à sexta-feira para uma família cuja residência situa-se no bairro Sagrada Família, em Belo Horizonte. Acorda às 5h, toma o seu banho e prepara seu café da manhã – deixando a parte de sua filha pronta – antes de partir de casa às 6h30. Caminha por volta de quinze minutos até o ponto de ônibus, distância que Maria considera pequena – para pegar o ônibus que a levará até ao terminal Justinópolis, em um trajeto que dura por volta de cinco minutos. Ao acessar o terminal ingressa em ônibus que a levará ao bairro Sagrada Família, em um itinerário de quarenta a cinquenta minutos. Do ponto de desembarque em direção ao seu local de trabalho, Maria ainda anda por mais quinze minutos. Seu horário de chegada é às 8h, enquanto o final de seu expediente ocorre às 17h. Ao chegar em casa, prepara a janta e separa uma porção da refeição para que se converta no almoço do dia seguinte de sua filha.

Além do seu trabalho, não relata o exercício de nenhuma outra atividade regular – mesmo as idas à igreja, em companhia da filha, são esporádicas, oscilando entre às quartas-feiras (de 20h às 21h30) e os domingos (das 18h às 20h); a distância estimada, realizada a pé, entre a casa de Maria e a Igreja é de quinze minutos. As compras que realiza no supermercado perto de sua casa, novamente há cerca de quinze minutos de distância, são mensais – Maria paga uma taxa de cinco reais para que os produtos que adquire sejam entregues em sua residência. Perguntada sobre o que faz aos finais de semana, Maria disse que “não sai para lado nenhum”.

Sobre as mudanças que a implementação do MOVE acarretou em sua vida, valorizou o maior conforto proporcionado por este novo sistema, pois antes os ônibus viajavam superlotados e Maria não conseguia se sentar. A este respeito, chamou a atenção uma estratégia inusitada empregada pela doméstica. Para voltar ao terminal Justinópolis, momento exato em que a entrevista em questão ocorreu, a trabalhadora embarcou no ônibus, mas o fez em um ponto do sentido oposto à estação. Assim, para viajar sentada, Maria prefere aguardar o retorno realizado pelo ônibus a acessá-lo em um ponto no qual este esteja indo diretamente para Justinópolis.



Tabela 65 - Atividades e mobilidade de Maria no dia da entrevista (14 de novembro de 2017)

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Acordar						05:00		Segunda a sexta
Tomar banho								Segunda a sexta
Tomar café								Segunda a sexta
Trabalhar	Sagrada Família	Casa	Ponto de ônibus	Sozinha	Caminhando	06:30	00:15	Segunda a sexta
		Ponto de ônibus	Terminal MOVE Metropolitano Justinópolis		Ônibus metropolitano	06:45	00:05	
		Terminal MOVE Metropolitano Justinópolis	Estação MOVE Silviano Brandão		MOVE Metropolitano (524R) - R\$	06:50	00:40-00:50	
		Estação MOVE Silviano Brandão	Local de trabalho		Caminhando	07:40	00:15	
Voltar para casa	Justinópolis (Ribeirão das Neves)	Local de trabalho	Estação MOVE Silviano Brandão	Sozinha	Caminhando	17:00	00:15	Segunda a sexta
		Estação MOVE Silviano Brandão	Terminal MOVE Metropolitano Justinópolis		MOVE intermunicipal (524R) - R\$	17:15	00:40-00:50	
		Terminal MOVE Metropolitano Justinópolis	Ponto de ônibus		Ônibus metropolitano	18:05	00:05	
		Ponto de ônibus	Casa		Caminhando	18:10	00:15	
Cozinhar								

Fonte: Elaboração própria

Tabela 66 - Outras atividades e mobilidade de Maria nos dias de semana

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Comprar no supermercado	Final do mês	Justinópolis	Casa	Supermercado	Filha	Caminhando	À noite	00:15
Voltar do supermercado	Final do mês	Justinópolis	Supermercado	Casa	Filha	Caminhando (Compras entregues em casa pelo supermercado por R\$ 5.00)	À noite	00:15
Ir na Igreja	Quarta (naquela semana por conta do feriado)	Justinópolis	Casa	Igreja	Filha	Caminhando	19:45	00:15
Voltar para casa		Justinópolis	Igreja	Casa	Filha e amigos	Caminhando	21:30	00:15

Fonte: Elaboração própria

Tabela 67 - Atividades e mobilidade de Flor no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Ir na Igreja	Domingo	Justinópolis	Casa	Igreja	Filha	Caminhando	17:45	00:15
Voltar para casa	Domingo	Justinópolis	Igreja	Casa	Filha e amigos	Caminhando	20:00	00:15

Fonte: Elaboração própria

### 3.3.2.13. Flor

Flor, de 60 anos, divide seu tempo trabalhando como costureira em sua casa e como empregada doméstica duas vezes por semana. Mora no bairro Dona Rosarinha, em Santa Luzia, com o marido e dois dos seus filhos. A filha, recentemente separada, ajuda à mãe nos afazeres de casa porque está temporariamente desempregada. Já o filho, casado, mora em um ambiente com entrada independente. Flor leva uma bastante ativa e ligada à Igreja, onde participa de atividades todos os dias, com exceção das terças-feiras.

A entrevista começou na estação Espírito Santo, no centro de Belo Horizonte, quando Flor fazia fila para embarcar no ônibus da linha 400C que a levaria, sem paradas, até a estação São Gabriel. Na fila Flor encontrou com uma amiga da vizinhança que, assim como ela, trabalha prestando serviços de faxina. A entrevistada comentou que, muitas vezes, sem combinar, ambas se encontram no retorno à Santa Luzia e, assim, sentam juntas para conversar. Nessa ocasião, por conta da entrevista, sentaram em lugares separados.

No dia da entrevista, Flor acordou às cinco horas da manhã. Orou, se arrumou rapidamente e, com uma fruta em punho para comer no caminho, saiu para seu emprego como diarista no bairro Funcionários. Neste lugar ela trabalha às terças e sextas-feiras. Saiu às 5h45 para chegar ao serviço entre 7h15 e 7h20. Após caminhar por cinco minutos, a costureira chegou em um ponto de ônibus localizado no seu bairro, onde teve que esperar por uma linha intermunicipal que a levaria até a estação São Gabriel. Depois de vinte minutos de viagem chegou na estação onde pegou um MOVE metropolitano até a estação Espírito Santo. Não teve que pagar uma passagem adicional e este trajeto demorou outros vinte minutos. Uma vez no centro, Flor saiu da estação e caminhou por cinco minutos até a Rua Caetés, onde pegou um ônibus circular até o Hospital Santa Casa. Lá ela desceu, atravessou a rua, e pegou outro ônibus circular – que não pagou, pois subiu pela porta de trás – até a Avenida do Contorno. A viagem, incluindo a baldeação, durou novos vinte minutos. Depois de caminhar por cinco minutos, enfim chegou ao seu destino.

Saiu do serviço às 17h30. O caminho de retorno, por sua vez, possui uma ligeira variação no trajeto. Em vez de pegar dois ônibus circulares, ela só pega um, que vai da Avenida do Contorno até a rua Caetés e cujo percurso demora quinze minutos. O caminho restante é o mesmo, porém no sentido contrário ao da ida. Flor planejava terminar de assistir a um jogo de futebol na companhia da filha quando chegasse em casa.

Como já mencionado, seu envolvimento com a Igreja Evangélica é muito forte. Assim, Flor participa de diferentes atividades religiosas durante praticamente todos os dias da

semana. Às segundas ela participa da reunião de mulheres, que conta com a presença de vinte de suas vizinhas. Essa reunião se estende entre 20h e 21h. Às quartas ela participa de uma reunião de oração com um grupo menor. Em torno de dez pessoas se reúnem entre 20h e 21h – ou 21h30, eventualmente – para orar pela comunidade. Às quintas, por sua vez, Flor realiza o ensaio de louvor, pois pertence ao grupo de louvor que participa ativamente nos cultos de sexta e domingo. Novamente, a reunião demora entre uma hora e uma hora e trinta minutos. Às sextas, como aos domingos, Flor participa do culto, que tem o mesmo horário que as atividades anteriores. Aos finais de semana, além do culto de domingo, Flor participa como auxiliar na reunião de jovens durante os sábados, que ocorre entre 18h e 19h. Aos domingos pela manhã Flor dá aulas para crianças na escola dominical entre 9h e 10h30.

Para cumprir todas as atividades espirituais mencionadas, Flor sai sozinha de casa e caminha por cinco minutos. Na volta ela relata caminhar sempre acompanhada por amigas e colegas. Somente às terças-feiras não possui atividades religiosas, dia no qual permanece em casa. Ela diz que antigamente o marido ia muito com ela à igreja, mas que nos últimos tempos ele fica em casa após trabalhar, optando por não sair.

Às segundas, quartas e quintas-feiras, dias em que Flor não trabalha como diarista, ela fica em casa exercendo a ocupação de costureira. Ela fica à disposição daqueles que precisam de consertos ou de confeccionar alguma roupa específica. Em alguns desses dias da semana ela aproveita para visitar o pai – que mora no bairro Padre Miguel – ou levá-lo ao médico, caso ele precise. Mesmo morando em uma região relativamente próxima à casa de seu pai, Flor demora aproximadamente vinte minutos de caminhada para alcançar o destino em questão. Isso ocorre por conta da existência de um pequeno morro que dificulta o acesso mais rápido entre tais localidades.

Flor menciona que quando o MOVE foi implementado ela demorou a se acostumar. Principalmente por conta do uso do cartão e pela integração tarifária, que em determinadas ocasiões não acontecia. Porém, hoje em dia, ela diz que o sistema “está ótimo” e não possui problemas. Flor menciona que atualmente os horários estão melhor regulados e os atrasos são menos frequentes.

Tabela 68 - Atividades e mobilidade de Flor no dia da entrevista (14 de novembro de 2017)

<b>Atividade</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>	<b>Quantas vezes por semana?</b>
Acordar						05:00		
Orar								
Se arrumar								
Pegar uma fruta								
		Casa	Ponto de ônibus no bairro		Caminhando	05:40	00:05	
		Ponto de ônibus no bairro	Estação MOVE Metropolitano São Gabriel		Ônibus metropolitano (4165) R\$ 4,85	05:45	00:20 (Tem que esperar até 00:15)	
		Estação MOVE Metropolitano São Gabriel	Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo		MOVE metropolitano (400C) - Integrado		00:20	
		Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo	Ponto de ônibus no Caetés		Caminhando		00:05	
		Ponto de ônibus na Caetés	Ponto de ônibus em frente ao Hospital Santa Casa		Ônibus circular - R\$ 2,85			
		Ponto de ônibus em frente ao Hospital Santa Casa	Ponto de ônibus na Av. Contorno		Ônibus circular (baldeação) - não paga adicional		00:20 (Contando as duas viagens de circular)	
Trabalhar (diarista)	Funcionários	Ponto de ônibus na Av. Contorno	Local de trabalho	Sozinha	Caminhando		00:05 (Chegou às 7:15 - 7:20)	Terça e Sexta

Atividade	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?	Quantas vezes por semana?
Voltar para casa	Dona Rosarinha	Local de trabalho	Ponto de ônibus na Av. Contorno	Sozinha	Caminhando	17:30	00:05	Terça e Sexta
		Ponto de ônibus na Av. Contorno	Ponto de ônibus na Caetés		Ônibus circular - R\$ 2,85	17:35	00:15	
		Ponto de ônibus na Caetés	Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo		Caminhando	17:50	00:05 (Pode esperar)	
		Estação MOVE Metropolitano Espírito Santo	Estação MOVE Metropolitano São Gabriel	Sozinha (Eventualmente encontra alguma amiga)	MOVE municipal (400C) - R\$ 4,85	18:00	00:20	
		Estação MOVE Metropolitano São Gabriel	Ponto de ônibus em Rosarinha		Ônibus intermunicipal (4165) Integrado		00:20 (Mais tempo de espera)	
		Ponto de ônibus em Rosarinha	Casa	Sozinha	Caminhando		00:05	
Assistir o jogo de futebol	Casa			Filha				

Fonte: Elaboração própria

Tabela 69 - Outras atividades e mobilidade de Flor nos dias de semana

Atividade	Que dias a realiza?	Em qual bairro a realiza?	De onde sai?	Onde chega?	Com quem vai?	Como vai?	Que horas?	Quanto tempo demora a viagem?
Trabalhar (costureira)	Segunda, Quarta e Quinta	Casa					Indefinido	

<b>Atividade</b>	<b>Que dias a realiza?</b>	<b>Em qual bairro a realiza?</b>	<b>De onde sai?</b>	<b>Onde chega?</b>	<b>Com quem vai?</b>	<b>Como vai?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demora a viagem?</b>
Visitar o pai	Eventualmente	Padre Miguel				Caminhando	Indefinido	00:20
Reunião de mulheres	Segunda	Dona Rosarina	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhando	19:50	00:05
Voltar para casa	Segunda	Dona Rosarina	Igreja	Casa	Amigas	Caminhando	21:15 - 21:30	00:05
Reunião de oração	Quarta	Dona Rosarina	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhando	19:50	00:05
Voltar para casa	Quarta	Dona Rosarina	Igreja	Casa	Amigas	Caminhando	21:00 - 21:30	00:05
Ensaio de louvor	Quinta	Dona Rosarina	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhando	19:50	00:05
Voltar para casa	Quinta	Dona Rosarina	Igreja	Casa	Amigas	Caminhando	21:00 - 21:30	00:05
Culto	Sexta	Dona Rosarina	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhada	20:00	00:05
Voltar para casa	Sexta	Dona Rosarina	Igreja	Casa	Amigas	Caminhada	21:00	00:05

Fonte: Elaboração própria

Tabela 70 - Atividades e mobilidade de Flor no fim de semana anterior à entrevista

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Auxiliar na reunião de jovens	Sábado	Dona Rosarina	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhada	18:00	00:05
Voltar para casa	Sábado	Dona Rosarina	Igreja	Casa	Amigas	Caminhada	19:00	00:05
Dar aula na escola dominical	Domingo	Dona Rosarina	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhada	09:00	00:05
Voltar para casa	Domingo	Dona Rosarina	Igreja	Casa	Amigas	Caminhada	10:00 - 10:30	00:05

<b>Atividade</b>	<b>Quando?</b>	<b>Em qual bairro a realizou?</b>	<b>De onde saiu?</b>	<b>Onde chegou?</b>	<b>Com quem foi?</b>	<b>Como foi?</b>	<b>Que horas?</b>	<b>Quanto tempo demorou a viagem?</b>
Culto	Domingo	Dona Rosarina	Casa	Igreja	Sozinha	Caminhada	20:00	00:05
Voltar para casa	Domingo	Dona Rosarina	Igreja	Casa	Amigas	Caminhada	21:00	00:05

Fonte: Elaboração própria



#### 4. MOVELIDADES DE MULHERES EM BELO HORIZONTE

Os capítulos precedentes serviram para sedimentar o caminho necessário para se alcançar o momento propriamente dito da análise. A fundamentação teórica, que contemplou discussões relativas às mobilidades das mulheres e à constituição do sistema BRT MOVE, apresentou um importante conjunto de elementos para se conseguir compreender e apreender o objeto empírico deste trabalho, a saber, as estratégias adotadas pelas usuárias do sistema MOVE de Belo Horizonte e das demais cidades da região metropolitana. O capítulo metodológico, por sua vez, apresentou tanto o processo de definição do *corpus* – cuja materialização ocorreu mediante a elaboração de quadros de uso de tempo e de mobilidade e de narrativas sobre a experiência das usuárias dos sistemas MOVE municipal e metropolitano a partir da utilização da ferramenta de pesquisa denominada entrevista itinerante – como forneceu a medida do exercício analítico a ser empreendido – a saber, uma análise comparada das experiências de mobilidade das usuárias de modo a compreender suas respectivas práticas em termos de continuidades, ou seja, da formação de determinados padrões recorrentes de conduta, e descontinuidades, isto é, a explicitação dos casos que se desviam das tendências mais consolidadas.

À diferença da grande maioria dos trabalhos realizados acerca dos sistemas BRT, o eixo principal da análise não diz respeito ao âmbito da produção senão à lógica dos usos. No entanto, como a própria fundamentação teórica deixa bastante claro, o estudo do uso do sistema MOVE realizado pelas moradoras de Belo Horizonte e das demais cidades da região metropolitana não está divorciado das considerações referentes à instância produtiva, mas se processa justamente de maneira articulada à referida lógica da produção. Portanto, o privilégio da dimensão dos usos não implica a negligência ao entendimento do funcionamento do sistema. Pelo contrário: para se compreender de maneira mais plena as estratégias adotadas pelas mulheres, assim como os dilemas que as mesmas enfrentam ao utilizar ou não o MOVE é necessário entender a finalidade para a qual este sistema de transporte se inscreve no seio do planejamento urbano, bem como sua estruturação e seu funcionamento na prática. É justamente através do complexo jogo de interações entre a infraestrutura do sistema MOVE – considerando os problemas decorrentes da sua bipartição em dois subsistemas autônomos, quais sejam, o municipal e o metropolitano – e a apropriação deste sistema por uma multiplicidade significativa de perfis de mulheres – tanto moradoras da capital mineira como das demais cidades da Grande Belo Horizonte; pertencentes a faixas etárias distintas e classificadas em jovens, adultas e idosas – que emerge a construção da análise.

Para organizar a sistematização dos achados de pesquisa, foram delineados três operadores analíticos. É importante ressaltar que, embora os mesmos possuam sua especificidade, por outro lado, inevitavelmente as discussões realizadas no interior de cada categoria evocam e retomam as produzidas nas demais, dada a interdependência dos operadores. Dito isso, o operador inaugural denomina-se *Motivações e modos de se deslocar pela cidade*. Uma vez que a perspectiva teórica assumida por este trabalho compreende que a mobilidade é mais do que um simples deslocamento no espaço físico – trata-se, na verdade, de um movimento no espaço social – se faz necessário compreender o significado que articula o movimento. A finalidade, portanto, constitui-se como um primeiro elemento para se compreender as escolhas de mobilidade realizadas pelas entrevistadas, afinal, finalidades distintas com frequência se traduzem em necessidades diferentes de mobilidade. Este operador é importante para se avaliar em quais circunstâncias a utilização do sistema MOVE é uma opção adequada e em quais situações o sistema em questão não costuma ser empregado – e por quais razões isso ocorre.

O segundo operador, denominado *Fatores que influenciam escolhas e comportamentos de mobilidade*,<sup>111</sup> compila um conjunto de condicionantes apontados pelas entrevistadas que modelam suas práticas de mobilidade. Conforme mencionado, por não se restringir a uma questão de mero transporte, a mobilidade implica a ponderação de diversos elementos, por parte dos agentes, de maneira a se produzir estratégias adequadas para a sua realização. No que concerne às práticas realizadas pelas mulheres, foram mencionados – de maneira explícita ou implícita – pelas entrevistadas seis fatores que se relacionam de maneira direta à forma como a mobilidade, por elas, é colocada em prática, a saber: o tempo, o dinheiro, o cuidado, o conforto, a segurança e, por fim, o conhecimento e a manipulação das tecnologias que proveem informações disponíveis sobre o uso do sistema.

Por fim, o último operador se chama *MOVE e as MOVElidades* e a discussão que propõe está centrada, sobretudo, nas avaliações produzidas pelas entrevistadas acerca do funcionamento do sistema MOVE de acordo com suas necessidades de mobilidade. Exploram-se, portanto, não apenas as opiniões das usuárias, mas o significado destas opiniões – através da estratificação das mesmas – com o objetivo de observar que fatores de fundo poderiam estar motivando as respostas proferidas pelas usuárias do sistema. Assim, as

---

<sup>111</sup> As motivações de viagem poderiam ser interpretadas como outro fator que influencia as condutas de mobilidade das mulheres. Contudo, devido à riqueza das informações obtidas sobre elas, decidiu-se realizar uma análise separada.

avaliações, além de serem explicitadas e contextualizadas, também são reagrupadas em categorias como área de residência, faixa etária, tempo de viagem e salário recebido.

#### **4.1. Motivações e modos de se deslocar pela cidade**

Que motivos impelem as mulheres a saírem de casa e se deslocarem pela cidade? Eis a pergunta que norteia a elaboração deste primeiro operador analítico. Assim, no interior desta primeira seção serão analisadas as motivações e os principais modos de viajar mencionados pelas entrevistadas em suas narrativas. Preliminarmente, deve-se reconhecer que a principal motivação mencionada pelas entrevistadas tanto para sair de casa como para utilizar o MOVE foi o trabalho remunerado. No que se refere às demais motivações mencionadas – estudo, lazer, obtenção de serviços e cuidado pessoal ou de terceiros –, não houve um consenso definido quanto ao modo predominante de viagem. Embora o foco prioritário desta discussão inicial consista na observação das mobilidades realizadas dentro do sistema MOVE,<sup>112</sup> a análise não se limitará exclusivamente a este modal de transporte. Afinal, a premissa que orienta a perspectiva da presente dissertação assume que, para entender melhor o uso do MOVE, é importante compreender não apenas a maneira segundo a qual este modal é integrado às rotinas desenvolvidas pelas mulheres como também a relação que o MOVE estabelece com as outras mobilidades que elas performam em seu cotidiano.

Um primeiro aspecto a ser considerado consiste em catalogar as diferentes formas através das quais as mulheres se identificam no que tange à questão da ocupação. Sendo assim, a grande maioria das entrevistadas – que contabiliza treze casos – se declara como sendo trabalhadora. Uma segunda parcela das mulheres – formada por quatro casos – se reconhece exclusivamente sob a condição de estudante. Um caso particular observado – marcado por três ocorrências – contempla as mulheres que referem a si mesmas, de maneira simultânea, como trabalhadoras e estudantes. Outra autopercepção registrada foi a condição de aposentada, relatada duas vezes. Por fim, uma única mulher declarou jamais ter trabalhado. Acerca destes resultados, é interessante efetuar algumas contextualizações. Assim é importante frisar que Marlene, a dona de casa que afirmou nunca ter trabalhado na vida, apesar da idade avançada, estava começando a ganhar seu próprio dinheiro através da revenda de produtos de beleza e cuidado pessoal. Deste modo, na época em que a entrevista foi realizada ela estava iniciando sua inserção no mercado produtivo. Maria Flora, que se

---

<sup>112</sup> Considera-se que o MOVE é utilizado quando a pessoa em questão utiliza alguma linha que transite por algum dos corredores exclusivos.

identificou como enfermeira, por sua vez, continua realizando atividades missionárias juntamente à congregação religiosa da qual faz parte. Ela compreende tais atividades como o exercício de um legítimo trabalho. Marli, a outra entrevista que se declarou como aposentada, era a única mulher que efetivamente não se encontrava realizando atividades produtivas no momento, embora tenha mencionado em seu relato “já ter feito de tudo um pouco nessa vida”.

Além disso, é interessante atentar para o fato de que quatro mulheres – Conceição, Dolores, Maria e Flor – com idade suficiente para se aposentar, ainda continuavam a trabalhar como empregadas domésticas. Deste grupo, somente duas mencionaram planos para se aposentar em breve – Maria e Flor. Este pequeno panorama é sintomático da situação precária das trabalhadoras domésticas no Brasil, trabalho este que apenas recentemente foi equiparado ao trabalho urbano e rural no país,<sup>113</sup> ainda é desempenhado em sua maior parte de maneira informal. De fato, apenas uma das empregadas domésticas, Regina, mencionou explicitamente trabalhar com carteira assinada. Ainda assim, não se pode perder de vista que Regina mantinha uma segunda ocupação, informal, para conseguir um rendimento superior ao salário mínimo.

Das dezessete mulheres que reportaram estar trabalhando – incluindo nesta contagem Maria Flora –, dezesseis utilizam o MOVE para chegar em algum dos seus lugares de trabalho. A única entrevistada empregada que não utiliza o MOVE para uma finalidade laboral é Juliana, pois ela, antes se dirigir à faculdade na qual estuda, exerce sua atividade remunerada de tutora escolar em um local próximo à sua residência – situada na cidade de Lagoa Santa. Por conta desta circunstância, Juliana realiza tanto o trajeto de ida como o de volta de casa para o trabalho caminhando. A moradora de Santa Luzia, Regina foi outra entrevistada que também conseguia acessar um de seus locais de trabalho através da caminhada – em um trajeto que, desde sua casa, durava cerca de cinco minutos. Os casos de

---

<sup>113</sup> Embora houvesse legislação referente ao trabalho doméstico desde 1972 (lei 5.859), a Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) considerava que o trabalho doméstico possuía natureza não econômica. A PEC das Empregadas Domésticas, promulgada em abril de 2013, “traz em seu bojo a equiparação dos direitos trabalhistas entre os empregados domésticos e os demais trabalhadores rurais e urbanos, revogando, assim, o parágrafo único do art. 7º que até então só destinava aos trabalhadores domésticos apenas nove incisos dos trinta e quatro existentes e inclui aos direitos dos trabalhadores domésticos, mais dezesseis (16) incisos” (DAMACENO; CHAGAS, 2013).

Dados da Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílio (PNAD) 2012 revelaram que 70% das empregadas domésticas eram informais. Conforme o site Doméstica Legal observa, antes do PEC das Empregadas Domésticas, mesmo aqueles empregados que possuíam carteira assinada, não eram amparados pela totalidade de direitos conferida às demais categorias profissionais, como o seguro de desemprego, seguro de acedente de trabalho, o FGTS e a multa de 40% sobre o saldo acumulado no FGTS para casos de demissão sem justa causa por parte do empregador. No entanto, alguns dos novos direitos conquistados pelas trabalhadoras domésticas foram regulamentados apenas em junho de 2015, em votação no congresso e posteriormente sancionados pela Presidente da República Dilma Rousseff. Para consultar a evolução dos direitos referidos ao trabalho doméstico entre 1916 e 2013, ver o Apêndice 5. Para a especificação dos direitos conquistados por esta classe de trabalhadoras em 2015, consultar <http://www.domesticalegal.com.br/utilidades/nova-legislacao/>.

Juliana e Regina são ainda mais incomuns quando se observa que a capacidade de geração de empregos da região metropolitana é menor do que a da cidade de Belo Horizonte – desnível este que explica, ao menos em parte, a mobilidade pendular desempenhada por indivíduos que moram na Grande Belo Horizonte e rotineiramente partem em direção à capital mineira, onde passam uma parte significativa do seu dia antes de regressarem aos seus respectivos lares (LEIVA, 2015; SOUZA, 2015). De maneira complementar, também é de se notar o fato de que nenhuma das entrevistadas que moram na cidade de Belo Horizonte residam em um local próximo ao seu ambiente laboral.

Excluindo-se os casos mencionados, todos os demais locais de trabalho estão situados em bairros diferentes daqueles nos quais as entrevistadas residem. Assim, a menor das viagens realizadas por motivo de trabalho durou quarenta minutos – utilizando o MOVE Municipal – enquanto a maior levou duas horas e cinquenta e cinco minutos – no MOVE Metropolitano. Na média, as viagens ao trabalho que incluíam o uso do MOVE duravam 95,3 minutos. A mediana, por seu turno, indica uma duração de 87,5 minutos por viagem. Dentre estas viagens, a média de tempo processada exclusivamente no interior do sistema MOVE foi de quarenta minutos. Além disso, deve-se enfatizar que o tempo médio de caminhada das viagens em questão corresponde a 28,1 minutos. Por fim, é importante destacar que a entrevistada Márcia percorre parte do seu trajeto rumo ao seu local de trabalho através da utilização de um ônibus fretado contratado pelo hospital onde trabalha.

Para conseguir chegar no horário certo ao trabalho, onze das entrevistadas acordam e partem de casa muito cedo. Este cenário é o mesmo tanto para as mulheres que moram no município de Belo Horizonte quanto para aquelas que residem nas demais cidades da região metropolitana. No que se refere especificamente ao horário de partida, observou-se que a maioria das mulheres deixa o seu lar antes das 7h da manhã. No extremo inferior desta tendência estão os casos de Ângela e sua filha Elisangela, que precisam sair de casa, em Ribeirão das Neves, antes das 5h da manhã para chegarem antes das 8h nos domicílios onde trabalham – situados, respectivamente, nos bairros belo-horizontinos Floresta e Sagrada Família. Um dado importante a respeito desta tendência é que quase todas as mulheres madrugadoras – isto é, dez dos onze casos – exercem o trabalho de empregada doméstica. Esse caráter madrugador também parece ser mais característico das mulheres que residem na região metropolitana – tanto por conta da distância em relação aos seus postos de trabalho em Belo Horizonte como devido a menor frequência de ônibus alimentadores (em comparação com as entrevistadas moradoras da capital mineira) que as conduzem de seus bairros até os terminais de integração. Neste sentido, convém mencionar a auxiliar administrativa Andrea,

que mora em Santa Luzia e declarou ter de sair muito cedo de casa para cumprir com suas obrigações laborais.

Além disso, também é interessante frisar que as trabalhadoras e estudantes passam, em média, o período de doze horas e cinquenta e seis minutos fora de seus lares durante o dia. No limite inferior desta tendência, com sete horas de ausência do lar, está a empregada doméstica Glória, moradora de Vespasiano. Por outro lado, no limite superior estão os casos de Ângela e Elisangela, mãe e filha, ambas diaristas, que costumam passar cerca de quinze horas e vinte minutos por dia fora de seus domicílios. Como caso particular acerca desta janela temporal fora do lar deve-se mencionar a entrevistada Regina, que chega a passar pouco mais de um completo dia fora de seu lar. Isto ocorre porque em sua ocupação informal a empregada dorme na casa de seus patrões. O horário de expediente propriamente dito de Regina no trabalho em questão se processa entre às 17h da sexta-feira e às 15h do sábado. No entanto, somado a este tempo há de se considerar também o intervalo de aproximadamente duas horas entre sua saída do lar e a sua entrada no trabalho.

As informações presentes no parágrafo acima relativizam o diagnóstico de Kunieda e Gauthier (2007) acerca dos horários de deslocamento das mulheres que trabalham de maneira informal ou precária. As autoras em questão querem chamar a atenção para o fato de que tais trabalhadoras possuem um horário de ingresso ao trabalho distinto do regime de horário comercial, o que implicaria dificuldades adicionais de acesso aos meios de transporte, uma vez que a oferta disponível não necessariamente seria capaz de satisfazer as necessidades de deslocamentos de tais usuárias. Da mesma maneira que, de fato, cinco das trabalhadoras informais entrevistadas (Dolores, Ilse, Glória, Conceição e Regina<sup>114</sup>) confirmam a discrepância de horário apontada pelas pesquisadoras em questão, ao saírem de seus trabalhos antes das 16h, deve-se também considerar que, na direção oposta, diaristas como Fátima, Ângela, Elisangela, Maria e Flor relatam sair de seus respectivos serviços por volta das 17h, um horário que coincide com a jornada de escritório.

Quantitativamente, a segunda maior motivação para utilização do sistema MOVE é a questão da formação educacional. Das sete estudantes entrevistadas, cinco reportaram utilizar o BRT com a finalidade de se locomoverem para o local onde suas aulas seriam ministradas.<sup>115</sup> O acesso ao sistema implica, necessariamente, em caminhar até um ponto de

---

<sup>114</sup> Regina, a única empregada doméstica entrevistada com carteira assinada, sai do trabalho formal às quinze horas. Por outro lado, em seu emprego informal ela inicia o serviço às dezessete horas da sexta-feira e encerra seu expediente por volta das 15h30.

<sup>115</sup> Quatro entrevistas foram realizadas com estudantes da UFMG. Dentre estas apenas uma estudante – Aurora – tinha aulas tanto no *campus* da Pampulha quanto na área hospitalar. Mesmo precisando ir a locais diferentes, a

ônibus para pegar uma linha alimentadora ou caminhar diretamente rumo a uma estação – ou terminal, no caso da estrutura metropolitana – do MOVE. Como as entrevistadas pertencem a diferentes instituições de ensino – contemplando tanto as públicas como as privadas – e estão em momentos distintos de sua vida acadêmica – foram entrevistadas desde usuárias do MOVE que acabaram de ingressar na faculdade até aquelas que estão no último período de seu curso de graduação, admitindo como caso limite uma estudante que está terminando sua tese de doutoramento –, há de se considerar o fato de que a grade de horários de cada uma das entrevistadas é personalizada.

Dito isso, tais estudantes não necessariamente possuem aulas em todos os dias da semana e tampouco deve-se partir da premissa de que nos dias em que efetivamente tenham aulas, estas ocorram sempre nos mesmos horários do dia. Geiziane, Marina e Aurora relataram, à época das entrevistas, terem aulas todos os dias. Estas alunas, portanto, utilizam o MOVE de maneira mais regular. Há, contudo, contrastes temporais entre as estudantes mencionadas. Geiziane, por exemplo, segue rumo à faculdade após a jornada de trabalho e permanece na instituição de ensino até cerca de 22h30. Já Marina e Aurora, por seu turno, saem cedo de suas casas para frequentar, exclusivamente, as aulas na universidade. Wendy, que se encontra na reta final de seu doutorado, se encontra com seus orientadores apenas duas vezes por semana. Juliana, que assim como Geiziane equilibra os horários de sua agenda entre o trabalho e as aulas, estuda às terças, quintas e sextas-feiras durante o período da tarde.

O tempo de viagem médio das estudantes gira em torno de uma hora – deve se considerar, a este respeito, que o ponto de partida até a instituição de ensino nem sempre é o domicílio em que moram; Geiziane, por exemplo, sai do seu local de trabalho diretamente rumo à faculdade. O tempo em que tais estudantes passam exclusivamente no sistema MOVE, por sua vez, oscila, em geral, entre quarenta e cinquenta minutos. Como ponto fora desta curva está o caso de Marina, portadora do maior tempo de deslocamento para fins de educação – cerca de noventa minutos de viagem dentre os quais dois terços deste tempo, isto é, uma hora, ela passa no interior do sistema MOVE. Complementando este deslocamento, o tempo de caminhada das estudantes não costuma superar a marca dos quinze minutos<sup>116</sup>. A propósito do tempo de caminhada, o caso de Marina, novamente se inscreve como limite superior, uma vez que a estudante, partindo de sua casa, demora em torno de trinta minutos

---

estudante se serve do MOVE para se locomover. Domiciliada em Venda Nova, a estudante caminha até a estação do mesmo nome para acessar as linhas que a conduzem para cada um destes destinos.

<sup>116</sup> Neste tempo se incluem tanto as caminhadas do ponto de origem até o ingresso em uma linha alimentadora ou em uma estação/terminal MOVE como as caminhadas para completar o percurso, ou seja, entre o ponto de parada da linha utilizada e a chegada no ponto de acesso da instituição de ensino.

para chegar até a estação Eldorado. No outro extremo, a viagem mais curta é a desempenhada por Wendy, que demora por volta de vinte e cinco minutos para, desde sua casa, alcançar a UFMG.

As estudantes Karina e Cristiane, por outro lado, utilizam outros meios de transporte para chegar aos seus respectivos centros de estudo. Após o término de sua jornada de trabalho, Karina volta para sua casa onde aguarda por uma colega de estudos da sua mesma turma na faculdade que lhe oferece carona todos os dias em que há aula. A própria Karina ressalta que este procedimento a torna, em alguma medida, refém de sua colega, uma vez que o horário de ingresso na sala de aula depende diretamente da maneira com a motorista coordena seu horário. Da mesma maneira em que podem chegar com antecedência ao horário de entrada da primeira aula do dia, Karina também apontou o fato de que, eventualmente, ela pode chegar um pouco atrasada às aulas em virtude da adequação ao horário da carona. Cristiane, cujas aulas ocorrem no período da noite, combina a integração entre ônibus e metrô, complementada com um trecho significativo de caminhada, para chegar ao campus II do CEFET.

A respeito dos horários de estudo, também cabe mencionar as diferentes estratégias empregadas pelas jovens que regressam ao lar durante o período noturno. Para cuidarem de si mesmas e, por tabela, garantirem sua segurança pessoal, Geiziane, Juliana e Cristiane relataram as manobras que adotam para realizar suas práticas de mobilidade à noite. Sendo assim, no caso de Geiziane a estudante possui duas opções para regressar à sua casa após o término de suas aulas, o que costuma ocorrer após às 22h40. O primeiro itinerário possível consiste na utilização de um único ônibus que a leva diretamente para Mantiqueira, bairro onde fica localizada sua casa. O segundo itinerário, por sua vez, implica a necessidade de uma baldeação, realizada na estação Pampulha, para que a jovem, enfim, possa alcançar o seu domicílio. A adoção do primeiro ou segundo itinerário depende do horário de saída exato no qual Geiziane sai da faculdade. Caso saia mais cedo, ela geralmente consegue acessar o ônibus que vai diretamente para sua casa. No entanto, quando ocorre algum atraso e a coordenação temporal falha, a estudante prefere ir até a estação Pampulha do que esperar o próximo ônibus que a levaria para seu lar. Há uma dupla razão que ela alega para justificar essa sua decisão. Mesmo que a opção pela baldeação implique a exigência de um maior investimento de tempo e caminhada, ela prefere escolher por este caminho – a mesma relata que outras pessoas já foram vítimas de assalto no ponto de ônibus em que ela embarca em direção à sua casa – tanto por não ficar exposta em uma região da cidade em que a mesma se sente vulnerável como pelo fato de ter a companhia de um colega de estudo para chegar até a



estação Pampulha. Outro fato que chama a atenção no relato de Geiziane acerca da questão da segurança consiste na declaração de que ao descer do ponto de ônibus, a jovem efetua o trajeto até sua casa, como ela própria diz, correndo.

Juliana, cujas aulas às sextas-feiras acabam por volta das 22h, em vez de seguir mesmo caminho da ida, porém no sentido oposto – isto é, pegar inicialmente o MOVE metropolitano, depois realizar a baldeação e acessar o ônibus que a leva até o seu bairro para, por fim, caminhar até sua casa –, conseguiu encontrar uma carona de carro com um colega que a leva diretamente para sua casa uma vez findada sua aula no dia da semana em questão. Por fim, Cristiane, que estuda no campus II do CEFET e cujo horário de sua aula costuma terminar por volta das 22h30, em vez de realizar a combinação caminhada – metrô – ônibus até sua casa, conforme executa na ida, prefere contratar os serviços de uma van para regressar ao seu lar com mais segurança.

Conforme se pode depreender destes relatos, a opção por se utilizar o ônibus – e em particular o sistema MOVE – não se restringe exclusivamente a uma questão de disponibilidade da oferta do sistema de transporte público. Afinal, em princípio, as três estudantes Juliana e Cristiane teriam a alternativa de utilizar o MOVE em ao menos um trecho de seu trajeto de regresso. No entanto, apenas Geiziane assim o faz. É preciso compreender o contexto, ou seja, as condições de possibilidade que motivam as escolhas. A mobilidade, neste sentido, implica a existência de um cálculo que, por seu turno, remete a disponibilidade de recursos, dentre os quais, os capitais econômicos e sociais. É levando em conta a questão do cálculo que se podem tornar inteligíveis as escolhas de mobilidade realizadas pelas estudantes em questão para enfrentar o problema da insegurança ao qual as jovens estão submetidas. Desta maneira, ingressar nos pontos de acesso para o sistema MOVE em determinados horários do dia, para as estudantes em questão, corresponde à assunção de um risco. Não se trata, portanto, de uma questão limitada à infraestrutura de transporte, assumida apenas em sua dimensão material, mas, na verdade, das condições específicas que emergem em um dado contexto para se realizar – ou não – um uso específico desta infraestrutura.

Cristiane responde a esta situação a partir de uma solução econômica, afinal, ela prefere pagar uma tarifa maior por um serviço que a proporcione, simultaneamente, mais conforto e segurança para chegar à sua casa. Juliana, por seu turno, utiliza prioritariamente seu capital social – e, eventualmente, parte do seu capital econômico, caso a condição combinada para a realização da carona implique algum tipo de divisão dos custos do combustível – para responder a esta questão. Embora não se possa afirmar com precisão se a opção de Geiziane está diretamente relacionada com a ausência de recursos econômicos para

adotar uma outra estratégia de mobilidade, este certamente é um fator que limita suas escolhas. Ainda assim, reconhecendo a existência deste limite, o mesmo não a impede de encontrar soluções alternativas para enfrentar o problema da insegurança. Mesmo podendo chegar mais cedo em casa, a partir da conveniência de acessar um ônibus diretamente ao seu domicílio, para preservar a sua vida a jovem prefere, em muitas circunstâncias, estender um pouco mais a janela de tempo que passa longe de seu lar – janela esta, há de se frisar, que tem início às 9h30, quando a jovem parte de sua casa rumo ao seu emprego, e que também serve para colocar em primeiro plano a dimensão do cansaço físico e mental que também está em jogo no cálculo da mobilidade.

Outro motivo recorrente que compele uma parcela significativa das mulheres entrevistadas a saírem de suas respectivas casas é a prática da fé. Onze mulheres, das três faixas etárias consideradas por este estudo, mencionaram o fato de frequentarem a Igreja em algum momento da semana. A periodicidade deste compromisso é variada – da mesma maneira que algumas das entrevistas só frequentam a Igreja de maneira esporádica, outras revelaram que participam de atividades religiosas em quase todos os dias da semana – assim como as motivações específicas – que contemplam a participação estrita em cerimônias religiosas, a formação de grupos de oração, a instrução religiosa (tanto sob a condição de tutoras como de alunas) e, por fim, atividades recreativas, como o coral. Mulheres como Marlene, Conceição e Flor são as que possuem um maior grau de envolvimento com as atividades religiosas e, por consequência, com suas designações específicas. Esta constatação encontra eco no fato destas três mulheres terem utilizado seus próprios domicílios, em algum momento de suas respectivas vidas, como ponto de encontro para a realização de rituais religiosos. Conceição e Flor, inclusive, mencionaram estar encarregadas de ministrar formação religiosa a indivíduos iniciantes de suas correspondentes designações.

A grande maioria das viagens realizadas por motivos religiosos ocorreu através da caminhada e, em geral, duravam entre cinco e dez minutos. Sob a condição de caso limite, deve-se considerar o fato da entrevistada Fátima ter reportado caminhar por cerca de meia hora em companhia de sua neta com a finalidade de frequentar os cultos de sua Igreja. Por outro lado, quatro mulheres mencionaram a utilização dos serviços de transporte público para participarem de atividades relacionadas à manifestação de sua espiritualidade. Conceição utiliza uma linha metropolitana de ônibus aos sábados e domingos no período da manhã para se deslocar desde sua casa até sua Igreja com o intuito de ministrar aulas de formação religiosa. Por sorte, o ponto de ônibus da linha que utiliza se encontra a cinco minutos de caminhada de sua casa.

Nos três casos restantes de utilização do transporte coletivo, as mulheres se deslocam através do advento do MOVE. A freira Maria Flora recebe formação permanente na religião católica, motivo pelo qual a mesma vai ao centro da cidade todos os sábados. Para cumprir com esta obrigação Maria Flora se vale de uma linha do MOVE Municipal que a permite chegar no local onde se processa a formação religiosa. Cabe ressaltar que a freira, para completar o deslocamento, realiza uma caminhada de aproximadamente quinze minutos desde o ponto de desembarque do ônibus até o seu destino final. Cristiane, por seu turno, faz parte de um coral. Para ensaiar, a estudante frequenta a filial da Assembleia de Deus localizada na Rua São Paulo, no centro de Belo Horizonte, todos os sábados. Para tanto, Cristiane acessa uma linha alimentadora que a conduz até a estação São Gabriel, onde efetua a baldeação e ingressa em uma linha do sistema MOVE que a leva até o centro de Belo Horizonte. Após desembarcar, a estudante caminha por mais quinze minutos até alcançar a sede de sua Igreja. Além de assistir às reuniões da célula da Igreja Batista situada em seu bairro, Marlene também gosta de frequentar os cultos de sua designação religiosa que ocorrem na sede do bairro Lagoinha, aos domingos. Para chegar no local em questão, ela utiliza uma linha alimentadora que segue até a estação São Gabriel, onde ingressa no sistema MOVE. Em companhia de seu filho e de uma de suas netas, Marlene segue até o centro através da Av. Cristiano Machado, onde realiza uma baldeação para alcançar a Av. Antônio Carlos, com a finalidade de descer na estação mais próxima a sua Igreja. Para concluir o deslocamento, o grupo em questão efetua uma caminhada até o ponto de destino.

As jovens Elen e Karina relataram ir à Igreja na companhia de seus respectivos namorados. Além disso, ambas são conduzidas até o local religioso que frequentam por veículos privativos conduzidos por seus companheiros. No caso de Karina, o trajeto é percorrido de moto e dura por volta de dez minutos. Há dias em que Elen percorre o caminho até o templo religioso de carro, embora na maior parte das vezes o meio de transporte empregado seja a motocicleta. Apesar da Igreja que frequenta se localizar no mesmo bairro onde reside, o trajeto percorrido por Elen para alcançá-la dura cerca de trinta minutos.

Um aspecto que chama a atenção quando do cotejo dos relatos fornecidos pelas entrevistadas é a importância que as mulheres conferem ao envolvimento familiar nas atividades religiosas. Desta maneira, não foram poucos os casos nos quais as mulheres mencionam ir acompanhadas à Igreja – das doze mulheres que revelaram frequentar atividades religiosas, seis comparecem aos eventos em questão com seus familiares e as duas jovens acima mencionadas – Karina e Elen – frequentam os cultos na companhia de seus namorados. Disso se pode inferir que a religião, segundo os relatos das mulheres

entrevistadas, não é uma experiência de caráter meramente individual, mas constitui-se, na verdade, enquanto um importante foco de agregação social. Assim, as atividades relacionadas com a Igreja permitem às mulheres compartilhar um tempo com seus entes familiares e, simultaneamente, com a comunidade na qual estão inscritas.

Outra atividade mencionada, que transita entre o cuidado consigo e a integração social, é a prática de atividades físicas – que, no âmbito da pesquisa, recebeu a designação “malhar”. Apenas mulheres jovens reportaram frequentar academias especializadas. São os casos de Wendy e Marina, que frequentam tais espaços com regularidade. Elen, por sua vez, mencionou estar provisoriamente afastada da rotina de exercícios na academia, embora tenha enfatizado o desejo de voltar a se exercitar em breve. Tanto Marina como Elen – à época que malhava –, comentaram encontrar com amigos na academia. Ambas mencionaram que voltavam para casa na companhia de suas amigadas. Este aspecto é significativo, sobretudo, porque as duas jovens faziam suas aulas de ginástica durante o período noturno, de maneira que o regresso acompanhado para o lar era, também, uma estratégia que elas adotavam para preservarem sua integridade pessoal no que concerne à questão da segurança. Frequentar a academia, contudo, pressupõe o pagamento pela utilização dos equipamentos e instalações pertencentes a este espaço, um valor que não pode ser desembolsado por todas as mulheres que se exercitam.

Algumas mulheres optam por realizar atividades físicas fora deste do âmbito da academia. Integra este segundo grupo de mulheres, a empregada doméstica Regina, que adota a prática da caminhada – na companhia fiel de sua filha e neta – para cuidar da sua saúde. As três mulheres dão voltas ao redor do quarteirão de sua casa por um período de uma hora. Há de se considerar também a existência de casos nos quais a prática de exercícios físicos não implica a saída do ambiente doméstico, como ocorre com Cristiane. A referida estudante possui uma rotina definida de exercícios físicos que pratica em casa todas as manhãs. A estudante Geiziane, por sua vez, tem uma agenda muito apertada por conta do trabalho e do estudo. Ainda assim, durante a entrevista manifestou o desejo de realizar exercícios físicos em sua própria casa, acrescentando que, para isso, teria que acordar mais cedo para realizar os exercícios.

Durante a pesquisa de campo, foi observado que as tarefas relativas ao cuidado também motivam deslocamentos por parte de muitas das mulheres entrevistadas. Visitas a familiares e a amigos, compras para casa, acompanhamento de familiares na obtenção de serviços e compras de produtos de cuidado pessoal foram listados como motivações para a realização de viagens que pertencem a esta categorização.

Entre visitas à padaria e idas aos supermercados – tanto para a realização de compras pontuais como as que exigem maior planejamento –, a necessidade de adquirir alimentos e produtos para o lar é a tarefa de cuidado que gerou a maior quantidade de viagens pelas entrevistadas. Ao menos treze mulheres disseram fazer compras em algum momento de sua rotina diária. Algumas como Fátima, Maria Flora e Andrea relataram aproveitar trechos das viagens de ida ou volta do trabalho para adquirir alimentos antes de chegar em casa. No dia em que havia sido entrevistada Wendy iria realizar algumas compras pessoais em um shopping, o qual acessou usando um ônibus convencional. Para o caminho de volta, porém, a doutoranda se valeu da utilização do MOVE. Mesmo que as compras, nesta modalidade, sejam eventuais, a maioria destas mulheres aproveita a viagem para realizar duas atividades de vez e foram apenas nestas condições que a utilização do MOVE foi mencionada como meio de transporte utilizado para a realização de compras.

As mulheres entrevistadas geralmente vão no supermercado aos finais de semana. Enquanto algumas delas efetuam esse tipo de visita semanalmente – os casos de Fátima, Wendy, Aurora e Ilse – outras realizam as chamadas compras do mês – modalidade esta compartilhada por Maria, Marlene, Conceição e, também, pela já mencionada Fátima. Há também casos, como os informados por Juliana ou Elen, nos quais suas idas ao supermercado são eventuais e, em geral, antecedem momentos significativos como encontros familiares ou entre amigos. As visitas à padaria, por sua vez, podem estar integradas a padrões de rotina mais bem definidos, como ocorre com Elen – que diariamente compra pão para o café da manhã da família –, ou se constituírem como viagens eventuais, tal como aparece nos relatos de Aurora e Ângela.

A maioria de vezes as mulheres reportaram ir e voltar do supermercado ou da padaria caminhando – por um período de tempo que não superou os vinte minutos – e sem companhia de familiares ou amigos. Ainda assim, algumas mulheres admitiram percorrer este trajeto eventualmente acompanhadas, como nos casos de Wendy – com o namorado –, Fátima – com algum dos seus filhos –, Aurora – com a sua prima – e Ilse – com o marido. Exceto Aurora, as mulheres acompanhadas se valem de algum veículo motorizado – cuja lista de menções incluiu o automóvel, a moto e o uso de aplicativos de transporte, como Uber – para ir ou voltar destes locais. Marlene, quando faz pequenas compras, vai e volta do supermercado de ônibus. Muitas das mulheres que realizam a compra de uma quantidade maior de produtos optam pelo pagamento de um serviço de entrega à domicílio, geralmente disponibilizado pelo supermercado que frequentam.

Uma circunstância específica de viagem relativa a dinâmica de cuidados está associada à obtenção de um determinado tipo de serviço – seja no âmbito da saúde ou da educação – para si mesma ou para terceiros – em geral, membros da família. Neste contexto, pode-se mencionar o fato de que Cristiane, no dia em que havia concedido a entrevista que integra o presente trabalho, ter ido até área hospitalar de Belo Horizonte com o propósito de adquirir uma palmilha especial, por conta de um problema nos pés que possui. Para tanto, ela acessou uma linha alimentadora que a conduziu até a estação São Gabriel, onde ingressou no MOVE municipal. Dolores, por sua vez, todas as manhãs antes de se dirigir ao seu trabalho caminha com seus netos até a escola onde estes estudam. Já Marlene, no dia em que a entrevista ocorreu, estava voltando para casa após a realização dos trâmites necessários para que a neta, com problema de saúde desde o nascimento, tivesse direito a carteirinha de gratuidade para a utilização do sistema de transporte público. Para chegar ao centro de Belo Horizonte, local onde o trâmite em questão seria realizado, avó e neta receberam uma carona de carro desde a casa onde moram até um ponto de ônibus conveniente para que, de lá, pudessem ingressar em uma linha alimentadora a fim de adentrar no sistema MOVE através da estação São Gabriel. Uma vez dentro do sistema, pegaram uma linha que as conduziu ao centro de Belo Horizonte. Embora esta tenha sido uma viagem de exceção para Marlene, dada a natureza específica da finalidade do embarque, Marlene disse que não se trata do único caso em que acompanha a criança. A avó mencionou levar a neta para terapias e aulas especiais. Há de se enfatizar que Marlene mora em companhia de sua filha e, por consequência, da neta em questão. Contudo, também foram mencionados casos relativos a viagens que estão vinculadas às dinâmicas de cuidado nas quais o acompanhante não mora no mesmo domicílio do acompanhado, como ocorre com Flor. Esta mora com seu marido, mas disse que, eventualmente, vai até a casa do seu pai – que mora em um bairro próximo – a fim de lhe conferir assistência e, nas vezes em que este necessita efetuar uma visita médica, Flor o acompanha.

Em outros três casos, entrevistadas reportaram visitar familiares ou amigas. Em todas as viagens em questão houve a combinação entre o uso do MOVE – metropolitano ou municipal – com o serviço convencional de ônibus. Em uma de suas visitas ao hospital, a freira Maria Flora conheceu uma moradora do bairro São Pedro. Criaram um vínculo e, desde então, a missionária costuma visitá-la uma vez por semana. Para chegar a este destino ela precisa caminhar até a estação mais próxima da sua casa para, posteriormente, pegar outro ônibus que a leva até a casa da sua amiga. Nos casos de Márcia e Glória, moradoras da região

metropolitana, observou-se a necessidade de realizar arranjos especiais para conseguir realizar as visitas aos seus respectivos familiares.

Assim Márcia, que atua como técnica de enfermagem em um plantão doze horas seguidas – que lhe confere direito a uma folga trinta e seis horas –, precisa de trocar de plantão com algum colega de trabalho para desfrutar da companhia da suas filhas e netos. Uma das filhas mora no bairro Luxemburgo, em Belo Horizonte, e a outra em uma cidade não informada no sul de Minas Gerais. A última volta para a capital uma vez por mês por motivos acadêmicos, e é nestas ocasiões que Márcia – que mora em Pedro Leopoldo – realiza arranjos especiais, de maneira a passar o maior tempo possível com as filhas e seus netos. Nestas oportunidades a família se reúne na casa da filha que mora no bairro Luxemburgo e, assim, Márcia aproveita para passear com os netos. Glória, que mora com o filho e o marido em Vespasiano, encontra a mãe, o pai e a irmã no bairro Urca uma vez por mês. A visita, feita por ela e seu filho, tem um alto custo econômico uma vez que eles precisam utilizar tanto o sistema de transporte metropolitano como o municipal. Assim, Glória paga em torno de quarenta reais pelas passagens dela e de seu filho. Para obter o máximo proveito da visita à família no município de Belo Horizonte, Glória sai de casa cedo no sábado e só volta para casa no domingo. Durante a sua estadia, ela aproveita para almoçar com os pais na casa da irmã aos sábados e ir à missa acompanhada pelos familiares no domingo, atividade que de outro jeito não realizaria.<sup>117</sup>

Uma última motivação responsável por fazer com que as mulheres saiam de suas residências é o lazer. Acerca deste tema, um primeiro aspecto para o qual se deve chamar a atenção consiste no fato de que não se trata de uma categoria de motivações que tenha sido mencionada pelas entrevistadas de maneira explícita, consciente, imediata – mesmo quando eram indagadas sobre quais atividades realizavam aos finais de semana. Deste modo, poucas foram as entrevistadas que informaram planejar e/ou realizar viagens com esta finalidade específica. Na verdade, as menções a este respeito se inserem no campo das atividades eventuais. Para uma parte das entrevistadas isso pode ser explicado pelo fato de que o exercício do lazer com frequência está subordinado à posse de uma quantia extra de dinheiro disponível. Assim, Regina menciona que “quando o dinheiro sobra” ela vai à pizzaria com as

---

<sup>117</sup> O discurso de inclusão social assumido pelo MOVE através da integração tarifária proporcionada por sua dinâmica tronco-alimentadora não se traduz efetivamente em maiores facilidades de mobilidade para os usuários, afinal, a integração mais significativa simplesmente inexistente, a saber, a que deveria se processar entre as instâncias municipal e metropolitana. Isto se torna patente no caso de Glória que só tem condições para ver a sua família uma vez por mês e para isso tem de pagar mais de trinta e cinco reais com o transporte de ida e volta dela e de seu filho. Este exemplo chama a atenção para a necessidade de um diálogo mais fluído entre as instâncias que regulam o transporte municipal e o metropolitano.

filhas e a neta, após assistirem ao culto de domingo. Regina, contudo, não foi a única entrevistada que mencionou a falta de dinheiro como fator limitante para a realização de atividades de lazer. Ângela e Elisângela, em seus relatos, mencionaram que suas visitas à sorveteria só ocorrem de maneira eventual, dadas as restrições de dinheiro e tempo que ambas possuem.

Frequentar *shopping centers* também foi mencionado pelas entrevistadas Andrea, Cristiane e Wendy como outra opção de lazer. Uma vez que a maioria dos grandes centros comerciais possui salas de cinema, lojas variadas, restaurantes e diversos tipos de amenidades, a visita a este tipo de local oferece várias opções de entretenimento para as pessoas, estejam sozinhas ou acompanhadas por amigos ou familiares. No dia da entrevista Wendy comentou que mais tarde iria fazer compras em um shopping da região da Pampulha. Como já se encontrava na UFMG ela pegaria um ônibus convencional mas voltaria utilizando os serviços do MOVE e de um ônibus alimentador. Naquela ocasião, ela iria sozinha. Diferentemente da doutoranda, Cristiane, a jovem moradora do bairro Dom Silvério, costuma ir até o shopping Cidade, localizado no centro de Belo Horizonte, exclusivamente para encontrar os amigos e, assim, fazer compras ou ir ao cinema. Caso esteja no coral da Igreja, localizada na rua São Paulo, ela vai caminhando até o *shopping*. Do contrário, Cristiane faz questão de realizar a viagem de cinquenta minutos, a partir de sua casa. Para tanto, ela precisa ingressar em um ônibus alimentador até a estação São Gabriel e ir de MOVE até o centro. Como ela tem a opção de utilizar uma linha expressa, a viagem em questão costuma ser rápida. Uma vez no centro, ela precisa caminhar até o Shopping Cidade. Andrea, moradora do bairro São Benedito, em Santa Luzia, quando consegue economizar um pouco de dinheiro costuma aproveitar a ida ao shopping com o filho para fazer compras ou assistir a algum filme. Para chegar no Shopping Estação mãe e filho precisam caminhar até o terminal São Benedito, onde conseguem ingressar em uma linha que os leva até o local desejado.

Nos outros três casos mencionados é interessante observar a escolha pelo MOVE como modal de transporte para ir e/ou voltar dos *shopping centers*. O acesso ao Shopping Estação, especificamente, é mais favorável por conta da sua integração direta com diferentes redes e modos de transporte. No entanto, mesmo nos outros dois casos em que o shopping não era adjacente ao sistema MOVE e, portanto, para acessar o centro comercial era preciso efetuar a caminhada por um trecho, o MOVE participou diretamente da dinâmica de mobilidade em questão. Por outro lado, pode chamar a atenção o fato de que outras das demais entrevistadas não tenham mencionado frequentar este tipo de local. Entretanto, é



necessário recordar, também, que para muitas delas as atividades de lazer só são realizadas na eventual disponibilidade de dinheiro extra.

Outra opção de divertimento mencionada no cômputo das entrevistas foi encontrar com amigos ou familiares - tanto em bares como em reuniões organizadas no ambiente doméstico. Nas circunstâncias em que a reunião ocorreu em casa, como nos relatos feitos por Juliana e Elen, eventualmente se faz necessária uma preparação prévia, que inclui a realização de compras para a realização do encontro. Assim, quando Juliana convidou alguns amigos para se reunirem em sua casa, a estudante havia combinado com os mesmos para se encontrarem, antes, em um supermercado. Lá os amigos repartiram as despesas referentes às comidas e bebidas e, em seguida, Juliana os levou de carro para sua casa. No caso de Elen, que preparou uma refeição juntamente com as primas e o namorado, esta se valeu dos ingredientes que já tinha em casa. Elen também mencionou que no dia seguinte à entrevista iria de carro, na companhia do pai, da mãe e dos irmãos, a um aniversário. Por fim, Juliana também mencionou que, na sexta-feira anterior à entrevista, havia ido, a um bar em Lagoa Santa, cidade onde reside, na companhia de seu irmão. Para chegar ao local ela utilizou o carro de sua mãe.

A propósito do lazer, dentre a miríade de declarações fornecidas pelas entrevistadas que compõem o *corpus* principal da presente pesquisa, uma se revela bastante ilustrativa. Karina, a moradora de Santa Luzia, disse: “se eu tivesse que sair de ônibus aos finais de semana, então não sairia”. Trata-se de um depoimento muito interessante pelo conjunto de significados potenciais que este enunciado evoca. Não se pretende, neste momento, tentar fechar o sentido da fala proferida por Karina, mas, no sentido contrário, abrir a significação de modo a avaliar as razões plausíveis que fazem com que uma jovem, como Karina, prefira ficar em casa aos finais de semana a ter de utilizar o transporte público para efetuar sua mobilidade. O que interessa prioritariamente na fala de Karina não é sua expressão meramente individual, mas sim sua expressão social, afinal, o enunciado, como recorda Bakhtin (2006), remete a uma maneira socialmente compartilhada de se conferir significado à realidade. No caso do enunciado em questão, o que está em jogo é a avaliação conferida aos meios de transporte coletivos sobretudo nas dinâmicas de mobilidade que estes estabelecem com as atividades de lazer.

Uma primeira chave de sentido corresponde a um problema relatado por várias entrevistadas da região metropolitana, a saber, a baixa qualidade dos serviços de transporte público. A própria Karina, além de Juliana e Regina foram especialmente enfáticas a este respeito. Juliana, por exemplo, diz raramente utilizar o transporte público na sua cidade,

Lagoa Santa, por considerá-lo ineficiente e até mesmo perigoso. Regina, por sua vez, assinalou que, se durante os sábados ela espera muito tempo pela chegada do ônibus que a leva de volta para casa, aos domingos e feriados esta espera é ainda mais prolongada. Há de se salientar também que os problemas acima relatados não são exclusivos do sistema metropolitano de transportes.

Uma segunda chave de sentido se refere à própria maneira como as políticas de transporte público são concebidas pelas instituições responsáveis por seu planejamento. Conforme o observado no segundo capítulo, o PlanMob-BH (2010), redigido pela empresa de transporte público BHTRANS, está preocupada essencialmente com a elaboração de um sistema de transportes voltado para a realização das atividades consideradas produtivas.<sup>118</sup> Por consequência, seu plano de ação se volta aos dias da semana e em particular aos chamados horários de pico, ou seja, os horários nos quais há uma maior demanda por mobilidade. O próprio PlanMob-BH explicita este ponto de vista ao dizer que foge aos propósitos do planejamento de mobilidade em questão a preocupação com as mobilidades que se processam nos horários de menor movimento, como as realizadas no período noturno e aos finais de semana. Deste modo, a deficiência nos serviços oferecidos aos finais de semana e em horários distintos aos de pico poderia atentar contra o próprio objetivo do plano diretor de estimular e beneficiar o uso do transporte público. No cenário acima descrito, a praticidade e a rapidez de se mover em veículos privados certamente se torna ainda mais sedutora. Ainda mais quando se considera que, ao se focar exclusivamente em promover deslocamentos de caráter produtivos, muitas vezes o desenho do sistema de transporte não contempla de maneira decisiva o acesso aos pontos em que tais mulheres realizam suas atividades de lazer e socialização, o que desestimula as usuárias a fazer uso regular da estrutura de transporte público existente para a finalidade em questão.

Uma terceira chave de sentido pode ser encontrada na falta de estímulo, por parte do poder público, para que a estrutura dos meios de transporte seja utilizada para fins de lazer. Neste sentido, é decisivo considerar o preço da tarifa<sup>119</sup> como um fator decisivo não apenas

---

<sup>118</sup> Os problemas relativos às viagens destinadas ao lazer e ao cuidado pessoal não são restritos à esfera das políticas públicas. A mobilidade de lazer e cuidado pessoal de mulheres não foi abordada em profundidade por nenhum dos autores revisados. A menção mais específica sobre estes temas foi feita por Jirón (2017a), ao explicar que após a chegada dos filhos ao lar, as mulheres sentem abrir mão do seu tempo individual para se dedicar ao cuidado dos dependentes.

<sup>119</sup> No caso particular das chamadas mobilidades produtivas não se constitui como opção abrir mão do pagamento do bilhete, uma vez que este movimento implicaria a própria inexistência do emprego. Por outro lado, também se deve considerar que, em um conjunto de casos, os próprios empregadores pagam integralmente o valor do transporte ou o subsidiam, o que contribui para que este gasto, no cômputo final dos rendimentos mensais, pese menos sobre as costas do trabalhador.

para as mulheres decidirem ou não sair de suas casas, mas também para determinarem a frequência deste tipo de viagem. O já mencionado exemplo de Glória, que mora em Vespasiano e visita a família em Belo Horizonte apenas uma vez por mês é bastante elucidativo sobre esta questão, afinal, para ir e voltar em companhia de seu filho a empregada doméstica gasta cerca de quarenta reais.

Em Belo Horizonte há um benefício de custo aos domingos, previsto pela BHTRANS, que permite aos usuários pagarem o valor máximo de \$ 4,05 ao pegarem dois ônibus caso disponham do cartão BHBUS. Contudo, este benefício está previsto para só funcionar dentro de um intervalo de noventa minutos. Por este motivo vale a pena questionar se esta disposição beneficia, efetivamente, os usuários do transporte público que decidem realizar atividades de lazer de uma duração superior a noventa minutos ou mesmo que só precisem pegar um ônibus.<sup>120</sup> Tal como construída, esta política parece mais servir como uma resposta paliativa e ilusória do que como um estímulo efetivo à mobilidade aos domingos, afinal, a ampliação da mobilidade mantém a taxa base de R\$ 4,05 para o deslocamento inicial.

Uma quarta chave de sentido possível, e última a ser explorada por esta dissertação, refere-se às representações que os usuários acionam acerca dos modais de transporte e que produzem um movimento de segregação. Neste sentido, a fala de Karina pode exprimir uma hierarquia entre funcionalidades para os meios de transporte. Assim, o ingresso nos ônibus corresponderia ao próprio ingresso ao mundo do trabalho. O fato de não desejar entrar nos ônibus durante os dias de folga, nesse sentido, pode ser compreendido, de um lado, como uma ruptura imaginária com o mundo do trabalho – e os problemas específicos desta área da vida. De outro, e por consequência, pode apontar para uma relação entre o lazer e o conforto, de modo que as maneiras preferenciais para se acessar as atividades de lazer corresponderiam à comodidade proporcionada pelos modos de transporte privado. Sendo assim, segundo esta interpretação, não se enxergaria compatibilidade entre o lazer e a utilização dos modos de transporte coletivos.

Para encerrar este operador, convém realizar as últimas observações sobre o papel do MOVE para os distintos tipos de atividades feitas por estas mulheres. O principal motivo para utilizar o MOVE, conforme observado, foi o trabalho, seguido pelo estudo. Observaram-se casos onde as mulheres precisaram utilizar o MOVE para a realização de atividades de cuidado, lazer e até religiosas. O denominador comum de todos estes casos é que a utilização de outros modos de transporte – outros veículos de transporte público e caminhada na maioria

---

<sup>120</sup> Deve se lembrar que, em outros dias, a integração prevê o pagamento de aproximadamente 50% da segunda tarifa, de modo que a economia proposta aos domingos não é necessariamente muito superior.

dos casos – informa sobre a importância da multimodalidade no transporte urbano. Com isto se pretende chamar a atenção para o fato do MOVE, mesmo sendo um veículo ou sistema substancial para a mobilidade da maioria das mulheres, não bastar em si mesmo para que estas sejam capazes de alcançar seus locais de trabalho. A tendência mais comum de mobilidade apresentada corresponde à utilização de dois ônibus pelas mulheres entrevistadas, embora em alguns casos precisem de três ou até mesmo quatro veículos para chegar a seus respectivos destinos. O fato das mulheres pegarem mais de dois ônibus pode se traduzir, também, em uma integração tarifária apenas parcial. No caso daquelas mulheres que precisam utilizar ambos os sistemas – ou seja, municipal e metropolitano – isto acarreta o pagamento de duas tarifas integrais.

#### **4.2. Fatores que influenciam as escolhas e comportamentos de mobilidade das mulheres**

A porta de entrada utilizada para explorar as mobilidades femininas performadas no MOVE, objeto de análise prioritário desta dissertação, consistiu no mapeamento do conjunto de motivações elencados pelas entrevistadas para se moverem pelo ambiente urbano. As motivações foram escolhidas como operador analítico inaugural porque se configuram como um primeiro índice de orientação por parte das mulheres acerca das estratégias a serem adotadas para conferir materialidade às suas práticas de mobilidade. Apesar do número limitado de casos, observando esta questão de um ponto de vista quantitativo, é possível começar a esboçar um pequeno quadro acerca dos padrões de uso do MOVE no âmbito das mobilidades femininas.

O estudo das motivações ajuda a mapear as circunstâncias nas quais há um uso mais recorrente do MOVE pelas mulheres – notadamente os casos das atividades profissionais e de formação acadêmica – ao mesmo tempo em que indica também as situações em que seu uso é mais restrito ou até mesmo evitado – como as atividades voltadas ao lazer e ao cuidado de si e de terceiros. Assim, o primeiro movimento analítico empreendido tornou patente a importância da abordagem relacional adotada por este trabalho, afinal, uma compreensão mais refinada do uso do MOVE realizado pelas mulheres é indissociável de um exame das rotinas de vida das entrevistadas, uma vez que a narração destas rotinas ajuda a situar o significado do MOVE no interior da teia das mobilidades empreendidas pelas entrevistadas em questão. O presente operador pretende dar continuidade ao movimento analítico desenvolvido ao elencar e discorrer acerca de cinco fatores – frequentemente mencionados nas entrevistas realizadas seja de maneira tácita ou explícita – que influenciam os padrões e estratégias de

mobilidade das mulheres, a saber: o tempo, o dinheiro, o cuidado, o conforto, a segurança e o conhecimento e manipulação de tecnologia.

#### **4.2.1. Tempo**

Uma vez que o tempo se constitui como um recurso finito, dada a impossibilidade de acessá-lo materialmente de maneira retrospectiva, os indivíduos precisam administrá-lo com o devido cuidado no planejamento de suas rotinas. Isso implica, por seu turno, uma atenção especial aos cálculos que vinculam a dimensão temporal às práticas de mobilidade, pois estas possuem importância central na coordenação das atividades exercidas no âmbito da vida cotidiana (JIRÓN, 2017a; SCURO; VACA-TRIGO, 2017). Geiziane, a jovem que reside no bairro Lagoa, expressou essa consciência de modo muito pertinente quando definiu como *tempo gasto* os períodos nos quais precisava se deslocar entre seus pontos de partida e destino ao longo da sua jornada diária. A assunção de compromissos de naturezas distintas exige um alto grau de organização para que as mulheres, consigam alcançar seus pontos de destino dentro do horário com o qual se comprometeram. A referida necessidade de organização se torna mais evidente durante os períodos da manhã e principalmente no caso das mulheres que precisam chegar ao seu ambiente de trabalho.

Conforme discutido anteriormente, grande parte das mulheres entrevistadas deixa o lar muito cedo, logo nas primeiras horas da manhã, sendo que em alguns casos esta partida ocorre durante a própria madrugada. No entanto, antes de saírem as mulheres relataram a necessidade de realizar uma série de atividades de suporte que incluem a esfera do cuidado pessoal – tomar banho, trocar de roupa, higienizar os dentes –, a alimentação imediata – comprar pão, preparar e/ou deixar pronto o café da manhã –, e o cuidado com o lar – colocar o lixo para ser recolhido, cozinhar para familiares, deixar as roupas dos filhos separadas para estes irem para a escola.

Ainda que cada uma destas tarefas consuma um tempo específico, as mulheres entrevistadas, de maneira geral, narraram as primeiras atividades de suas respectivas rotinas como se estivessem enumerando os itens de uma lista de obrigações. O fato em questão, a princípio, pode receber duas significações distintas, embora compatíveis em grande medida. A primeira aponta para o princípio da rotinização segundo o qual o estabelecimento de uma automatização procedimental obedece a um princípio de economia psíquica (BERGER; LUCKMANN, 2004). A escassez de tempo, que primeiramente encurrala as mulheres entre o instante no qual acordam e a hora programada para partir de casa, as obriga a definir

estratégias que visem à otimização do mesmo. A conversão do intervalo mencionado em uma lista de afazeres é análoga à maneira que elas, na prática, encaram a situação, afinal, embora sintam o tempo, em termos do desenvolvimento de uma consciência prática, não o formulam de maneira explícita, reflexiva.

A economia psíquica proporcionada pela rotinização, por um lado, é um princípio que objetiva a manutenção da segurança ontológica dos indivíduos na medida em que só solicita a atenção consciente dos mesmos quando estes se deparam com situações problemáticas, ou seja, aquelas para as quais o estoque de soluções automáticas é incapaz de prover uma solução satisfatória. A economia psíquica, portanto, produz uma aparência de causalidade e estabilidade que orienta a ação, confere segurança e está na base da criação de hábitos de conduta. Do contrário, situações que são reconhecidas pelos indivíduos como semelhantes ou ao menos potencialmente equivalentes, seriam sempre consideradas como eventos singulares o que implicaria um grande desgaste anímico e temporal pois, sob este prisma, sair do lugar e encontrar soluções de ação personalizadas seria o mesmo que ter de inventar a roda todo dia ao sair da cama. Colocar em questão ou examinar as rotinas, portanto, pode desconstruir o senso de ordem e continuidade que se constrói através da produção da segurança ontológica (GIDDENS, 1991). No entanto, a contrapartida do caráter positivo da rotinização é a naturalização, a segunda significação para a circunstância acima evocada. Em linhas gerais, poder-se-ia definir a naturalização pela transformação de uma ação arbitrária – e, portanto, aberta a receber diversas interpretações – em um fato – ou seja, em um sentido único definido, essencial e vinculante. O sentido desta conversão estabelece uma ordem definida como correta, ocultando, portanto, uma relação de poder.

No contexto descrito, a naturalização opera quando a jovem Elen define o conjunto de atividades feitas durante o primeiro momento da manhã como “coisas de mulher” – o que, por consequência, corresponde a dizer que não sejam “coisas de homem”. Posto desta forma, reitera-se na vida cotidiana a divisão sexual do trabalho que delega às mulheres a responsabilidade imediata e inquestionável pelas atividades domésticas. De maneira implícita, o ingresso das mulheres ao mercado de trabalho, embora fruto de importantes lutas históricas, soa como uma espécie de concessão cujo fundamento seria o dever de realizar as atividades do lar. A rotinização, deste modo, não exprime apenas uma maneira eficiente de lidar com o tempo – ou seja, a criação de hábitos de conduta que facilite a resolução dos problemas enfrentados –, mas também propicia em alguma medida a própria inconsciência das mulheres quanto ao valor daquele tempo – a inconsciência quanto a assimetria de poder, isto é, de que o tempo investido por elas naquelas atividades (ou o tempo perdido, tal como entendido por

Geiziane) é um tempo ganho por outros, sobretudo pelos homens, que possuem a vantagem de tê-lo disponível para empregá-lo em outras atividades. Deve-se ponderar, evidentemente, que a divisão sexual do trabalho, tal como descrita em termos temporais, inscreve-se como tendência hegemônica, o que não quer dizer que ela se aplique a todos os casos concretos, da mesma maneira que algumas mulheres, do ponto de vista da autopercepção do significado de mulher que constroem para si mesmas, assimilam a realização das tarefas domésticas como parte integrante da sua identidade individual no que concerne produção e manutenção da própria segurança ontológica.<sup>121</sup>

Dito isso, não é de se surpreender que dentre as mulheres que saem cedo dos seus lares, apenas Conceição definiu a duração precisa de uma das atividades que realiza após acordar – decerto porque a ação em questão possui uma natureza bastante específica. A idosa, que ainda trabalha como empregada doméstica, relatou destinar três horas à reza e ao estudo da Bíblia. A ênfase posta sobre a atividade é expressa pela consciência temporal do compromisso certamente corresponde à importância que a religião possui na conformação da identidade pessoal da idosa.

A validade da hipótese desenvolvida acima encontra amparo, sobretudo, na repetição da tendência à enumeração quando as entrevistadas foram questionadas sobre as atividades que realizavam ao regressar aos seus lares. Isto porque poder-se-ia argumentar que, naquele primeiro momento da entrevista, as mulheres ainda não haviam dominado a gramática solicitada, a saber, a solicitação sistemática, por parte da presente pesquisa, sobre o rigor acerca dos horários que envolviam suas práticas de mobilidade, um exercício que certamente foi exaustivo para as entrevistadas por conta da desnaturalização operada. No entanto, findadas as descrições rígidas sobre a operacionalização de suas práticas de mobilidade, que contemplava a explicitação das trajetórias percorridas com suas respectivas durações, as mulheres entrevistadas, ao comentarem sobre a volta para casa, por tabela, também retornavam ao padrão enumerativo.

A construção de uma lista de afazeres parece expressar a própria incorporação das obrigações de gênero que, transposta para a questão temporal, no limite, converte o cumprimento das tarefas domésticas no próprio relógio biológico das mulheres. Em outras

---

<sup>121</sup> A grande ruptura proporcionada pelo feminismo – entendido aqui de maneira abrangente – consiste na explicitação da arbitrariedade identitária de modo a romper com a predefinição da identidade baseada em fatores biológicos. O fato de não precisar corresponder a uma feminilidade prototípica, isto é, a um padrão único em termos de expectativas sobre o que é ser mulher, não implica necessariamente que as mulheres devam abandonar aquele parâmetro, mas que tenham a liberdade para se construir da forma que as façam se sentir mais confortáveis consigo mesmas – inclusive, se for o caso, se mantendo fiéis aos ditames daquela feminilidade primeva.

palavras, este esvaziamento da consciência temporal faz com que não seja o tempo que determine a duração das tarefas senão o contrário, isto é, que a duração das tarefas defina o tempo disponível para as mulheres. A este respeito, o caso mais exemplar é o de Elisângela. Nos dias em que trabalha, a empregada doméstica chega em sua casa por volta das 20h. Uma vez no lar, a Elisângela encara o segundo turno de serviço e se dedica às tarefas domésticas. Assim, ela não apenas prepara o jantar e deixa uma porção da comida separada para os filhos e o marido esquentarem no almoço do dia seguinte, como também limpa a casa, lava e passa as roupas, além de ainda arrumar tempo para tomar conta do cachorro da família. De forma bem humorada, Elisângela, ao falar sobre o papel do seu marido no trabalho doméstico, o define como sendo “um filho a mais”. A empregada doméstica relata não ser incomum dormir por volta das 2h, mesmo que tenha de acordar para trabalhar às 4h.

A maioria das mulheres precisa utilizar ao menos dois ônibus para conseguir chegar em seus destinos pretendidos, além de um número similar ou maior de linhas para regressar aos seus lares – o que dependerá da necessidade ou não de eventuais viagens intermediárias nos planos de mobilidade referentes a um dia específico. Assim, muitas das usuárias do MOVE municipal relataram recorrer a ônibus alimentadores para chegar até as estações de integração – como Venda Nova, Pampulha, Vilarinho ou São Gabriel – e, enfim, adentrar no sistema. As usuárias do MOVE metropolitano, por sua vez, utilizam linhas metropolitanas com destino aos grandes terminais – como Justinópolis, Morro Alto, São Benedito ou São Gabriel.<sup>122</sup> A fragmentação das viagens proveniente do modelo tronco-alimentador, além dos tempos em trânsito, implica também a existência dos tempos de baldeação, isto é, os momentos em que as mulheres permanecem nos terminais e estações à espera da linha que as conduzirá ao destino desejado. Este tempo de baldeação, a propósito, inclui os períodos nos quais os usuários em geral e as mulheres em particular ingressam nas filas que julgam mais adequadas para acessar o ônibus conveniente.

Os períodos de espera são descritos como desconfortáveis por muitas das mulheres, pois são sentidos como um peso adicional tendo em vista os longos deslocamentos que já fazem. Dito isto, é interessante notar que o tempo de deslocamento é muito mais valorizado do que o de espera. Assim, enquanto trinta minutos de caminhada podem ser descritos como um tempo curto, aguardar o mesmo intervalo para conseguir acessar um ônibus, por outro

---

<sup>122</sup> É importante que a implementação do sistema MOVE metropolitano se apoiou no já planejado sistema de terminais. No sistema municipal outorgaram-se as nomenclaturas de estações de integração e de transferência aos tipos de infraestrutura desenhados para ingressar no sistema. Por este motivo não deve chamar a atenção que um mesmo espaço físico ou estrutura predial, possa ser chamada tanto de estação como de terminal, já que o nome indica o tipo de serviço do BRT oferecido ou procurado.



lado, é considerado um tempo demorado ou até mesmo perdido,<sup>123</sup> como fora observado por Regina. Ao voltar do trabalho aos sábados, a empregada doméstica prefere caminhar por meia hora desde o terminal São Benedito até sua residência do que esperar durante trinta minutos por um ônibus que efetuaria o mesmo trajeto em dez. A maioria das viagens das mulheres entrevistadas duram em torno de uma hora e trinta minutos. Neste sentido, a espera produz uma sensação de alongamento da duração total de viagens, que já são longas e extenuantes em si mesmas. Contudo, uma vez que o tempo de espera é inevitável, as mulheres, conforme evidenciaram as observações realizadas em campo, desenvolvem uma série de estratégias para combater a espera.

Deste modo, algumas mulheres utilizam seus aparelhos celulares, além de outros dispositivos eletrônicos, como fontes de distração. Os celulares de Elen e Márcia, por exemplo, lhes serviram para ouvir música ou assistir a filmes tanto no momento no qual aguardavam pelos seus ônibus como, inclusive, na realização da viagem propriamente dita. Juliana, por sua vez, esperava o ônibus MOVE com um livro em mãos, lendo-o. De maneira análoga a Elen e Márcia, a jovem estudante prossegue com a leitura durante a realização da viagem de ônibus, de maneira a se entreter enquanto está em trânsito. Outra tática empregada pelas mulheres consistiu em procurar por alguma forma de conforto ou descanso do corpo durante os períodos de espera. Algumas estações – as de integração e as centrais – estão equipadas com bancos de concreto onde as pessoas podem sentar. Tanto Elen, na estação Venda Nova, quanto Márcia e Regina, na estação Vilarinho, estavam descansando nos bancos em frente às plataformas. Naquelas instalações menores – notadamente as estações ou terminais de transferência –, que não foram projetados para abrigar este tipo de mobiliário, as mulheres procuram por outros modos de apoiar o corpo na infraestrutura já existente. Os casos de Maria Flora e Dolores, ambas idosas, ilustram este ponto. Maria Flora tinha perdido o ônibus da linha 63 que a levaria em Venda Nova e, enquanto aguardava o seguinte – no horário em questão a frequência estimada era de dois veículos por hora –, estava encostada em um tubo metálico que protegia as paredes de vidro da estação UFMG. Dolores, por seu turno, enquanto aguardava por um ônibus com menos pessoas para conseguir viajar sentada, apoiava suas costas em uma coluna metálica da estação Sagrada Família.

---

<sup>123</sup> Observou-se uma equivalência à relatividade do tempo respeito da distância. Um lugar pode estar relativamente perto da pessoa, mas as baixas condições de acessibilidade podem “distanciá-lo”. É assim que se entende uma fala como a de Karina, que comentou que a sua faculdade estava perto, mas “perto-longe”. Isto é porque a via de acesso ao centro educativo é através da rodovia, o que dificulta a ela chegar caminhando ou até mesmo de ônibus. Para conseguir chegar tranquila e segura ela escolhe ir de carona com uma vizinha, mesmo que aquilo signifique que esteja à mercê das possibilidades e tempos da sua colega.

Uma estratégia para evitar o tempo de espera do ônibus alimentador foi mencionada por Wendy. A doutoranda, para não precisar aguardar muito tempo pelo alimentador que a leva desde o bairro onde mora até a estação Pampulha, revisa os horários dos ônibus com antecedência e acompanha a previsão de chegada da linha que utiliza através de um aplicativo específico para smartphone. Assim, Wendy se programa para sair de casa pouco antes do horário previsto de chegada para o veículo. Esta manobra requer não apenas a posse de um computador ou celular<sup>124</sup> com acesso à internet, mas, sobretudo, o domínio de uma competência tecnológica que permita ao usuário o conhecimento sobre como manejar determinados aplicativos de viagem. Por este motivo Jirón (2017a), observa que a tecnologia pode representar, potencialmente, uma significativa barreira de acesso ao transporte.

Contudo, mesmo efetuando um alto planejamento do uso do tempo, ainda assim as mulheres podem se deparar com imprevistos que, por sua vez, tendem a acarretar atrasos. Dentre os casos que compõem esta dissertação, convém ressaltar que no momento em que Geiziane fora entrevistada a jovem admitiu ter sido abordada em uma circunstância atípica, qual seja, a mesma estava atrasada para chegar ao seu ambiente de trabalho. Havendo perdido sua linha de ônibus habitual e se vendo diante de um alto tempo de espera para a chegada do próximo, Geiziane decidiu reformular seu itinerário. Para tanto, acessou uma linha alternativa e realizou uma segunda baldeação na estação Mineirão para conseguir chegar ao serviço no horário certo. Para a jovem, a possibilidade de realizar vários tipos de combinações para se deslocar até o bairro onde trabalha sem precisar sair do sistema ou pagar uma tarifa adicional, proporcionada pelo sistema MOVE, constitui uma vantagem significativa na medida em que aumenta o leque de estratégias de mobilidade a serem colocadas em prática – ainda mais em situações emergenciais. Márcia, por outro lado, chega muito cedo na estação, de modo que consegue, inclusive, assistir a filmes enquanto espera pela linha que a levará rumo ao centro de Belo Horizonte. Desta maneira, a técnica de enfermagem garante que chegará antecipadamente ao ponto de acesso do ônibus fretado pelo hospital onde trabalha e, por consequência, evita qualquer sorte de imprevistos.

---

<sup>124</sup> Pesquisa realizada pela Fundação Getúlio Vargas, publicada em abril de 2017 no *site* do jornal Estado de São Paulo, estimava que até o final daquele ano o Brasil teria um aparelho smartphone em uso para cada habitante do Brasil – a população brasileira está estimada, atualmente, em 207 milhões de pessoas (Extraído de <http://link.estadao.com.br/noticias/gadget.ate-o-fim-de-2017-brasil-tera-um-smartphone-por-habitante-diz-pesquisa-da-fgv,70001744407> consultado em 31 de janeiro de 2018). Por um lado, é impróprio inferir que cada brasileiro possua ao menos um equipamento deste em suas mãos, afinal, à medida em questão não aponta para a distribuição de aparelhos pelo Brasil. Deste modo, alguns usuários certamente possuem mais de um smartphone em mãos. No entanto, por outro lado, estas cifras mostram a grande popularização do aparelho em questão no Brasil. Porém, cabe ressaltar que a disseminação da tecnologia não implica, na mesma proporção, o domínio gramatical necessário para explorar de maneira plena as possibilidades abertas, em termos de conhecimento, por tal tecnologia.

#### 4.2.2. Dinheiro

Assim como o tempo, o dinheiro também representa um bem limitado com o qual as mulheres precisam administrar da maneira mais satisfatória possível. Deste modo, algumas entrevistadas manifestaram claramente organizar seus orçamentos e ações em função da economia. Isto foi observado em vários casos de mulheres adultas e idosas e, particularmente, nos relatos daquelas que trabalham como diaristas ou empregadas domésticas. A este respeito, é importante lembrar que, em geral, os preços das passagens do transporte público são reajustados anualmente. A presente dissertação considera os valores das passagens do ano 2017, que, portanto, sofreram incremento durante o ano 2016. Em 2018 o reajuste foi aplicado somente para os valores das passagens do transporte público metropolitano, já que o Tribunal de Justiça de Minas Gerais negou o aumento para o transporte municipal (SOARES, 2017). No caso do transporte metropolitano, o preço das passagens foi aumentado em 3,09% para o ano 2018 com a exceção de dez linhas cujo custo já se encontrava em R\$ 10,10 (HEMERSON, 2018).

As tentativas de economizar dinheiro em transporte público foram variadas. A caminhada como uma estratégia para poupar dinheiro foi reportada por Ângela e Cristiane. Ângela chega ao centro de Belo Horizonte utilizando o MOVE metropolitano. No entanto, para trabalhar ainda precisa se locomover para o bairro Floresta. Como seus patrões não pagam suas despesas relativas ao transporte, a diarista prefere poupar o dinheiro que teria de investir no pagamento da tarifa integral do transporte municipal correspondente ao trecho complementar do seu deslocamento, cuja linha não está integrada ao sistema MOVE. Caso ela optasse por não caminhar, seu gasto diário com o valor da passagem corresponderia a R\$ 20,30 – considerando a somatória dos valores de ida e volta. Caminhando, Ângela economiza R\$ 8,10 por dia, tendo que pagar R\$ 12,20 para ir até Belo Horizonte trabalhar e depois regressar à Ribeirão das Neves. A título de contextualização, deve-se mencionar o fato de que, à época da realização da entrevista, Ângela trabalhava como diarista duas vezes por semana – às segundas e sextas-feiras. Assumindo que, em geral, cada mês possui quatro semanas, ao optar pela caminhada Ângela economiza por mês a quantia de R\$ 64,80, um valor bastante representativo quando se tem em mente que a trabalhadora em questão se encontra na categoria das entrevistadas que recebem menos de R\$ 1.200,00 por mês.<sup>125</sup>

---

<sup>125</sup> A propósito do valor gasto em transportes por Ângela, convém expandir o panorama contextual. Como a empregada doméstica abre mão do conforto proporcionado pelo ônibus, conforme mencionado, ela deixa de

Como contraponto, resulta interessante que Elisângela, filha de Ângela, acompanhe a mãe até o local onde esta trabalha e depois, para terminar sua viagem rumo ao bairro Sagrada Família, utilize os serviços dos ônibus convencionais do município de Belo Horizonte. Como um dos padrões cobre integralmente seu transporte, ela prefere a comodidade de se deslocar de ônibus a ter de caminhar por mais quinze minutos. Curiosamente, quando acompanhada pela mãe, Elisângela não se importa em caminhar de volta até o centro. Nos dias da semana em que coincidem as jornadas de trabalho de mãe e filha, Elisângela economiza parte da passagem no retorno ao lar. A estudante Cristiane, por seu turno, decidiu ir desde Santa Efigênia até o centro de Belo Horizonte caminhando por considerar que o trajeto, estimado em vinte minutos, não era suficientemente longo para justificar o pagamento de uma passagem adicional.

Outra forma de economizar dinheiro consiste na utilização do metrô quando o itinerário a ser realizado estiver coberto pela extensão do corredor ferroviário. Este é o caso de Ilse. Um dos dois locais onde trabalha a permite utilizar o MOVE ou o metrô como meio principal de transporte. Ela relata escolher pelo último modal nas ocasiões em que se sente suficientemente animada, uma vez que quando efetua parte do trajeto utilizando a linha de metrô, em compensação, precisa dedicar um tempo maior à caminhada. Nos dias em que utiliza exclusivamente o metrô, Ilse economiza – contabilizando tanto a ida como a volta – R\$ 4,50, pois, em vez de pagar R\$ 8,10 em duas passagens pelo MOVE ela precisa desembolsar R\$ 3,60 pelos dois bilhetes de metrô. Conforme se pode observar, o preço pago pela soma do valor correspondente a dois tíquetes de metrô é inferior a uma tarifa do MOVE, fato este que fornece a medida da potencial economia de dinheiro realizada Ilse. Levando em conta que Ilse trabalha no local em questão três vezes por semana, caso optasse sempre por sacrificar o conforto em prol da economia de dinheiro, ao utilizar exclusivamente o metrô a empregada doméstica pouparia por mês a quantia de R\$ 54,00.<sup>126</sup>

---

gastar R\$ 64,80 do seu salário. Assumindo hipoteticamente que o salário mensal de Ângela correspondesse ao teto de R\$ 1.200,00, o valor economizado corresponderia a aproximadamente 6% do seu orçamento. No entanto, não se pode esquecer que Ângela paga R\$ 97,60 por mês para se locomover nos trajetos entre Ribeirão das Neves e Belo Horizonte, o que representaria cerca de 8% do seu salário. Logo, se ela optasse por privilegiar a comodidade em sua mobilidade relacionada ao trabalho, Ângela consumiria em transporte em torno de 14% de seu salário. Há de se ponderar que a proporção dos gastos concretos e potenciais de Ângela no que concerne às tarifas de transporte pode ser ainda maior, em termos percentuais, uma vez que, dada a baixa frequência de dias trabalhados ao longo do mês – oito –, dificilmente a entrevistada em questão receba um salário próximo ao teto da categoria econômica da qual disse pertencer.

<sup>126</sup> Ao caso de Ilse convém realizar o mesmo exercício de contextualização aplicado à Ângela. Assim, considerando que Ilse declarou receber até R\$ 1.200,00 de remuneração mensal, também será adotado o teto como valor de referência adotado para os cálculos. Neste caso, o que se procura enfatizar é a variação percentual dos gastos potenciais da empregada doméstica com transporte contrastando os valores despendidos em duas situações típicas limite, a saber, a realização de todos os trajetos do emprego em questão utilizando

Mulheres como Maria Flora e Cristiane, que são usuárias habituais do BRT, utilizam o trem urbano para se deslocarem a lugares específicos cujo acesso é facilitado pelo trajeto deste modal. Desta maneira, quando precisa ir ao hospital da Unimed no bairro de Santa Efigênia, Maria Flora costuma usar o metrô porque avalia ser o meio de transporte mais prático para este fim. Por outro lado, Cristiane utiliza o trem diariamente para frequentar suas aulas, pois o campus CEFET II está situado nas proximidades da estação de metrô Gameleira. Contudo tanto Maria Flora quanto Cristiane precisam combinar o uso deste veículo com outro modal para acessar as estações desejadas. Assim, Maria Flora caminha até a estação UFMG e vai de MOVE até a estação Senai, onde o acesso a pé para a estação de metrô Lagoinha é mais rápido. Então ela pega o metrô até a estação Santa Efigênia e completa a viagem andando. Cristiane, por outro lado, pega um ônibus que a leva até a estação São Gabriel. Após descer na estação Gameleira a estudante também tem de andar até o local de seus estudos.

Outra estratégia para economizar dinheiro no transporte público consiste na evasão do pagamento da tarifa. Flor, habitante de Santa Luzia, além de utilizar o MOVE metropolitano também precisa caminhar e pegar dois ônibus circulares para chegar ao seu local de trabalho, situado no bairro Funcionários. Ela realiza este itinerário de segunda à sexta-feira no período da manhã. A propósito de sua mobilidade, há de se destacar que não existe integração nem mesmo parcial quando se acessam duas linhas circulares. Deste modo, a fim de evitar o gasto com o pagamento de uma segunda tarifa de R\$ 2,85 – sendo que no sistema metropolitano Flor já paga R\$ 4,85 –, a empregada doméstica sobe por uma das portas traseiras para adentrar no segundo ônibus circular. Através desta manobra, em vez de um gasto diário com transportes no valor de R\$ 21,10 – considerando o ingresso pago nos três veículos e contemplando tanto as viagens de ida como de volta –, Flor paga R\$ 15,40 diariamente.<sup>127</sup>

---

exclusivamente o metrô e o MOVE. No primeiro caso, portanto, Ilse gastaria R\$ 43,20 por mês, o que representaria 3,6% do seu salário. No segundo caso, por sua vez, Ilse teria que utilizar R\$ 97,20, o que corresponderia a cerca de 8% de seu salário. Em relação a Ilse, deve-se considerar que, além deste trabalho, ela também possui outra ocupação à qual só pode se valer da integração entre o MOVE Municipal e uma linha de ônibus circular de Belo Horizonte para alcançar este destino. Nesta segunda ocupação, a integração em questão custa para Ilse o valor de uma tarifa e meia do MOVE Municipal, o que corresponde à R\$ 6,08. Deste modo, além dos gastos potenciais evocados, devem-se incluir os valores de transporte referentes a estes outros dois dias de trabalho, que contemplam mensalmente R\$ 97,28 – o equivalente a 8,1% do valor do salário adotado como base. No cenário com menor gasto mensal com transportes – ao utilizar três dias o metrô e dois dias o MOVE nos trajetos de ida e volta – Ilse gasta R\$ 140,48, ou seja, 11,7% de seu salário. Em compensação, caso se aponte para o cenário com os maiores gastos mensais potenciais com transporte – ao utilizar o MOVE durante três dias da semana e nos outros dois a combinação entre MOVE e linha municipal – a doméstica teria de despende de R\$ 194,48, ou seja, 16,2% de seu salário.

<sup>127</sup> Ao se valer de sua estratégia, Flor tem um gasto mensal com transportes no valor de R\$ 308,00. Caso não adotasse este subterfúgio, o valor total com transporte seria de R\$ 422,00. No questionário econômico, Flor declarou receber um salário de até R\$ 1.200,00. Assumindo o teto como valor de referência para os cálculos percentuais, com a adoção da manobra o custo com transportes de Flor corresponde a aproximadamente 25% de

Para a presente pesquisa a pergunta referente às responsabilidades pelo pagamento do transporte não foi realizada. Como consequência negativa desta lacuna, não se conhece qual é o número exato das trabalhadoras entrevistadas que recebem algum tipo de auxílio econômico em forma de vale transporte. Esta ausência se traduz na impossibilidade de traçar qualquer categorização quanto ao perfil das mulheres cujas mobilidades relativas ao trabalho são facilitadas por ajuda econômica – em termos dos tipos de ocupações desempenhadas – e, por consequência, infelizmente conduz ao desconhecimento sobre o percentual do salário que as mulheres efetivamente gastam com tarifas de transporte.<sup>128</sup> Dentre as entrevistadas, apenas Ângela e Elisangela falaram sobre a questão do dinheiro recebido ou não de seus patrões a título de ajuda de custo especificamente para os deslocamentos. Assim, Ângela mencionou não receber dinheiro algum por parte dos patrões – o que reforça a importância de suas estratégias de economia de recursos financeiros –, enquanto Elisangela recebe ajuda parcial de alguns dos seus empregadores enquanto outros não contribuem com nenhum auxílio. Ainda assim, Elisangela prefere desembolsar dinheiro do próprio bolso para realizar os trechos complementares dos seus deslocamentos utilizando os ônibus municipais por uma questão de conforto pessoal. Já no caso da técnica de enfermagem Márcia, é possível afirmar que o hospital para o qual trabalha custeia, ao menos parcialmente, o transporte de seus funcionários, medida tal expressa pela disponibilização de um ônibus fretado que a conduz desde o centro de Belo Horizonte até a cidade de Nova Lima.<sup>129</sup>

A Tabela 71, abaixo, fornece elementos valiosos para se observar a relação entre o uso do MOVE e os salários mensais relatados pelas entrevistadas. O parâmetro de rendimentos, já explicitado anteriormente, tem como referência de corte o valor de R\$ 1.200,00, que se refere ao rendimento domiciliar *per capita* estadual referente ao ano de 2016. Diante disso, a tabela propõe uma primeira distinção entre três grupos de mulheres, a saber: a) aquelas que não recebem salários; b) as que ganham até R\$ 1.200,00; e c) as que possuem uma percepção de ganhos superior a R\$ 1.200,00. Aos rendimentos se contrapõe a diferenciação sobre a área de residência das entrevistadas, contemplando, assim, as mulheres que moram nas demais

---

seu salário. Caso efetuasse o pagamento integral das tarifas de transporte, seu gasto representaria 35% do valor do seu salário.

<sup>128</sup> A este respeito, Kunieda & Gauthier (2007) apontam que, na média, os indivíduos – independentemente do sexo – que moram nos países em desenvolvimento gastam entre 10% e 30% dos ingressos mensais em passagens. A título de comparação com a realidade belo-horizontina, as mesmas autoras também assinalam que em Santiago, no Chile, as mulheres costumam gastar cerca de 30% dos seus proventos mensais com despesas relativas ao transporte.

<sup>129</sup> O caso de Márcia é interessante pois trata-se da única trabalhadora, dentre as entrevistadas, que efetivamente não trabalha em Belo Horizonte. O percurso empreendido pela técnica de enfermagem a conduz desde a cidade de Pedro Leopoldo até Nova Lima. Nesta situação particular, Belo Horizonte se constitui apenas como uma estação intermediária em busca da concretização do destino final.

idades da Grande Belo Horizonte – e, portanto, utilizam o MOVE Metropolitano – e aquelas que vivem na capital mineira – e, conseqüentemente, utilizam o MOVE Municipal.

Tabela 71 - Distribuição do salário recebido segundo a área de residência

Salário	Moradora da área		Total geral
	Municipal	Metropolitana	
Até R\$ 1.200	2	9	11
Mais de R\$ 1.200	5	3	8
Não recebe	3	1	4
Total geral	10	13	23

Fonte: Elaboração própria

Um primeiro contraste que chama bastante atenção ao se efetuar a leitura da referida tabela diz respeito à discrepância salarial entre as mulheres que residem em Belo Horizonte quando são comparada com as que residem nas demais cidades da região metropolitana. Assim, a imensa maioria das onze entrevistadas que recebem proventos inferiores à R\$ 1.200,00 – nove ocorrências, ou seja, 82% dos casos no interior desta categoria – reside nas cidades que compõem o entorno da capital mineira, sugerindo que se trata de uma mão de obra mais barata do que a que reside em Belo Horizonte. Este dado é bastante interessante uma vez que não apenas tais moradoras costumam percorrer os maiores trajetos desde sua casa até o local de trabalho como também costumam ser as que pagam mais pelas tarifas de transporte – o que se torna agravado pelo fato de não poderem usufruir de nenhum grau de integração tarifária com os ônibus de Belo Horizonte, embora, com alguma frequência, tenham a necessidade de embarcar nas linhas municipais para realizar de maneira integral o trajeto desejado. No caso das moradoras de Belo Horizonte, por contraste, ainda existe a possibilidade de uma integração tarifária entre os ônibus do sistema MOVE e um segundo embarque utilizando as linhas municipais – desde que em posse do cartão BHBUS. A tarifa adicional, respeitado um intervalo máximo de acesso de noventa minutos, sofre um abatimento de 50% no valor da passagem.<sup>130</sup>

<sup>130</sup> É importante reiterar que a integração tarifária funciona apenas parcialmente, seja no MOVE municipal seja no MOVE metropolitano. No caso do sistema de transporte municipal a tarifa está completamente integrada só no caso de utilização de um veículo alimentador seguido do ingresso em uma linha do sistema MOVE. A possibilidade dos usuários pegarem um ônibus adicional sem a necessidade de pagar uma tarifa adicional está condicionada exclusivamente ao ingresso nas estações do MOVE. No sistema metropolitano a integração está contemplada apenas entre o MOVE e aquelas linhas cujo destino final são os grandes terminais que integram o MOVE metropolitano. A tarifa total é calculada em função do trecho de maior a ser percorrido – de modo que a passagem, para quem precisa utilizar o sistema em combinação com outras linhas metropolitanas, é superior aos R\$ 4,85 na maioria das vezes. Contudo as integrações tarifárias só funcionam mediante a utilização do cartão BHBUS – no caso municipal – e do cartão Ótimo – no caso metropolitano. Além disso, não existe qualquer

Ainda a respeito das mulheres que recebem menos do salário de corte utilizado, convém dizer que sete dos onze casos observados correspondem à categoria das trabalhadoras domésticas, ou seja, 63% das integrantes deste grupo. Destes sete casos, cinco são de mulheres que residem nas demais cidades da Grande Belo Horizonte – Elisângela, Ângela, Maria, Flor e Conceição), o que conduz à constatação de que as únicas duas mulheres que residem na capital do estado e ganham menos de R\$ 1.200,00 trabalham como domésticas – Ilse e Fátima. No que concerne a este grupo de profissionais, deve-se ressaltar que apenas três mulheres compõe a lista daquelas que possuem rendimentos superiores ao salário de corte utilizado no presente estudo, sendo que deste grupo restrito uma reside em Belo Horizonte – Dolores – e duas nas demais cidades da Região Metropolitana – Regina e Glória. O caso de Regina, em relação à categoria das empregadas domésticas, é bastante peculiar pois foi a única que mencionou trabalhar fichada, ou seja, formalmente, o que pode ajudar a compreender a razão pela qual seu salário ultrapassa os R\$ 1.200,00. Além disso, a mesma também complementa os proventos formais com uma ocupação informal, o que certamente ajuda a potencializar seus ganhos econômicos. Quanto à Glória, a mesma trabalha sob a condição de diarista, ou seja, em vez de manter vínculos mais frequentes com um conjunto limitado de famílias, a trabalhadora em questão cobra pela realização de faxinas. Como disse possuir trabalhos todos os dias da semana, isto é, de segunda à sexta, este fator contribui para o valor que consiga juntar ao final do mês seja maior. Já em relação à Dolores, há de se ressaltar que o trabalho como empregada doméstica serve como complementação de renda à aposentadoria que recebe. Esta combinação ajuda a explicar a razão pela qual seus proventos ultrapassam os R\$ 1.200,00.

Completando a avaliação das demais mulheres que recebem menos do que o valor salarial de corte, os quatro casos restantes são todos de entrevistadas que moram nos municípios do entorno de Belo Horizonte. O primeiro padrão a ser observado, acerca deste recorte, é a presença de duas graduandas: enquanto Karina realiza estágio na área de advocacia – trabalhando cerca de seis horas por dia – Juliana trabalha como tutora de redação em uma escola próxima de sua casa, onde permanece por quatro horas e meia. O segundo perfil, representado por Marli, é a de aposentada. O último, por sua vez, corresponde à auxiliar de serviços administrativos Andrea.

---

integração entre o sistema municipal, gerido pela BHTRANS, e o metropolitano, controlado pela SETOP. Deste modo, os usuários que precisam utilizar ambos os sistemas devem realizar o pagamento integral das duas tarifas, cada qual no interior de seu respectivo sistema.



Ultrapassando a faixa salarial utilizada como parâmetro de corte, estão os casos de 8 entrevistadas, sendo que a maioria das mesmas reside na cidade de Belo Horizonte – cinco ocorrências que representam 62,5% do montante de mulheres. Destas, conforme dito, apenas uma trabalha como empregada doméstica. Dentre os demais casos, Wendy, em virtude do seu doutorado, recebe uma bolsa de estudos cujo valor é superior ao corte estipulado por este estudo. Geiziane possui um trabalho formal – embora não mencionado – e utiliza o valor do seu salário para pagar seu curso universitário. Ellen, por sua vez, trabalha como caixa de uma loja localizada no Shopping Del Rey. Por fim, Maria Flora é uma aposentada que havia trabalhado como enfermeira. Já em relação às mulheres que moram nas cidades do entorno de Belo Horizonte e recebem mais de R\$ 1.200,00, além dos casos já mencionados das empregadas domésticas Regina e Glória, a terceira mulher que integra o grupo é a técnica em enfermagem Márcia que recebe um valor maior tanto pela especialização educacional como pelo adicional noturno.

Por fim, a respeito da categoria que contempla as mulheres que não possuem nenhuma renda própria, há apenas uma moradora da Grande Belo Horizonte enquanto as outras três moram na capital mineira. Um recorte bastante visível acerca deste grupo consiste na presença de três estudantes, sendo duas de graduação – Aurora, que mora em Belo Horizonte, e Marina, que reside em Contagem – e uma técnica já formada que estava realizando um curso de formação para docentes na área de Química – Cristiane, também moradora da capital do estado. A última entrevistada que integra esta lista é a dona de casa Marlene, ainda que esta tenha relatado estar começando a vender por conta própria produtos de beleza. Porém, como ela ainda não percebe esta atividade propriamente como sendo uma fonte de renda, relatou integrar o grupo de mulheres que não possuíam proventos mensais.

A gratuidade constitui um elemento importante não apenas para que as mulheres possam economizar dinheiro como também para expandirem o alcance de suas práticas de mobilidade. Maria Flora, a enfermeira aposentada de 67 anos, possui o cartão BHBUS Máster o qual permite a ela viajar gratuitamente. Ela sente que esta concessão lhe outorga mais facilidades e possibilidades de deslocamento. Não por acaso, Maria Flora, dentre todas as entrevistadas é uma das mulheres com os padrões de mobilidade mais diversificados. Assim, embora efetue mobilidades vinculadas ao seu trabalho enquanto missionária, também realiza consultas de saúde rotineiramente – como, por exemplo suas sessões de acupuntura –, visita regularmente amigos e ainda por cima participa de atividades religiosas. A aposentada Marli, de 77 anos, é outra mulher que dispõe do benefício da gratuidade no transporte coletivo. À exemplo de Maria Flora, trata-se de outra entrevistada com um padrão de mobilidade bastante

variado. À época da entrevista a mesma relatou que, apesar de possuir domicílio em Belo Horizonte, estava na fase final de recuperação de uma operação. Para tanto, neste período, estava hospedada na casa de sua irmã, que mora em Contagem. No entanto, como não estava ambientada à rede de serviços da cidade da região metropolitana, a aposentada relatou vir diariamente a Belo Horizonte, pois alegava “conhecer tudo” em Belo Horizonte. Assim, Marli se movia por Belo Horizonte ao sabor de suas necessidades imediatas – que contemplavam desde a ida ao restaurante popular próximo à rodoviária até a realização de um novo penteado em uma cabelereira de confiança localizada no bairro Cristina. A aposentada relatou que, por dia, chegava a utilizar de quatro a seis ônibus. Por fim, há de se destacar a situação de Marlene. Embora a dona de casa não tenha idade suficiente para ter acesso à gratuidade no transporte coletivo, a mesma, no dia em que a entrevista fora realizada, estava realizando os trâmites para a emissão do cartão BHBUS Benefício para sua neta,<sup>131</sup> portadora de uma deficiência física desde quando nasceu. O cartão em questão é de suma importância por reduzir os custos de mobilidade que envolvem a neta de Marlene, afinal, por conta de sua deficiência esta precisa realizar tratamentos de saúde específicos em áreas que não estão situadas nas cercanias de sua residência. Há de se ponderar, entretanto, o fato do benefício em questão não ser estendido ao acompanhante, o que configura, em termos práticos, uma situação demasiadamente problemática, afinal, a neta não tem condições de se deslocar sozinha pelo ambiente urbano, necessitando de assistência para tanto.

Uma última expressão a ser mencionada a respeito das estratégias para economizar dinheiro está associada ao momento da realização das compras familiares. Neste sentido, mulheres como Fátima e Maria preferem realizar grandes compras uma vez por mês para evitar gastos adicionais desnecessários. Além disso, Fátima também relatou a possibilidade de escolher realizar suas compras em dois supermercados distintos. No entanto, a empregada doméstica ressaltou preferir frequentar, habitualmente, aquele que se encontra a uma distância maior porque, apesar de precisar se deslocar mais, o mercado em questão conta com preços melhores do que o situado nas proximidades de onde mora.

---

<sup>131</sup> A gratuidade no sistema de transporte público está prevista para idosos maiores de 65 anos. No caso do sistema metropolitano de transporte só podem passar pela catraca aqueles que tiverem posse do cartão Ótimo Sênior. A simples apresentação da carteira de identidade, para fins de comprovação da idade legal, só permite ao beneficiário se sentar na parte frontal dos ônibus. No sistema municipal, o cartão BHBUS Máster permite a utilização gratuita do sistema em até dez viagens por dia. Diferentemente do que ocorre no sistema metropolitano, a mera apresentação da carteira de identidade nos ônibus da BHTRANS permite ao idoso passar pela catraca do sistema municipal. As pessoas com dificuldades ou necessidades especiais também possuem direito à gratuidade no transporte público. No caso da aquisição do cartão Ótimo Especial, curiosamente, dada a inexistência de integração tarifária entre os sistemas da BHTRANS e da SETOP, o interessado precisa solicitar primeiramente o cartão BHBUS Benefício, que é adquirido nas unidades do BH RESOLVE.

### 4.2.3. *Cuidado*

Ao longo do desenrolar das entrevistas realizadas, a questão do cuidado foi um tema que apareceu de maneira bastante regular. Embora não fossem interrogadas diretamente sobre o assunto em questão, a maior parte das entrevistadas introduziu de maneira espontânea a discussão tanto de questões relativas às suas responsabilidades domésticas como das atividades que desempenham vinculadas à prática do cuidado. Como exceções, apenas Cristiane, Marina e Juliana, todas estudantes, não mencionaram realizar qualquer tipo de tarefas destas naturezas. Para compatibilizar o exercício entre as atividades produtivas/formativas e as que se referem ao cuidado – seja de outros significativos o mesmo do lar – as mulheres costumam adotar um conjunto de múltiplas estratégias – algumas destas já foram descritas na sistematização proposta por Paola Jirón (2017a). Dentre as entrevistadas, observou-se que poucas mulheres tiveram condições de recorrer às *cadeias de cuidado*, isto é, à ajuda de outras pessoas no âmbito de suas relações sociais imediatas que, ao realizar tarefas de suporte, propiciassem a ampliação da mobilidade de tais mulheres. Dentre as que se beneficiaram deste expediente, Glória foi a única que mencionou contar com o apoio do marido<sup>132</sup> na divisão de tarefas domésticas – o que reforça o caráter marcado da divisão sexual do trabalho ainda socialmente vigente. Como este sai de casa mais tarde do que a diarista, portanto, se responsabiliza pela preparação do café da manhã para si mesmo e para o filho do casal, além de preparar o filho para ir à escola. A empregada doméstica Flor, por outro lado, conta com o apoio, ainda que temporário, da filha desempregada para cuidar dos afazeres do lar. Conceição, por seu turno, assinala certa independência ao mencionar, em tom de descaso, que seu marido consegue “se virar só”. Mesmo que não explicita o envolvimento direto do

---

<sup>132</sup> Um aspecto pouco abordado quando se menciona a questão da divisão sexual do trabalho diz respeito à própria reconfiguração da estrutura familiar, conforme pode ser observado de maneira visível na contemporaneidade. É importante enfatizar, deste modo, que nem todas as famílias possuem efetivamente a presença de um homem. Nestas circunstâncias, as mulheres provedoras acabam não apenas por desempenhar uma rotina dupla de trabalho, conjugando as tarefas produtivas com as domésticas, como passam a acumular as próprias responsabilidades que, em geral, seriam de atribuição dos homens sendo, ao mesmo tempo, pais e mães. No âmbito da pesquisa, foram encontrados nove casos de arranjos familiares que fogem ao modelo da tradicional família nuclear. Assim, Fátima mora apenas com os filhos – que são homens e não ajudam nas tarefas de casa; a aposentada Maria Flora mora em companhia de suas duas irmãs; a dona de casa Marlene declarou ser divorciada e conta com a ajuda econômica dos filhos para seu sustento; a empregada doméstica Regina mora com os filhos; a estudante Aurora mora com a prima, que também é estudante; a empregada doméstica Maria mora em companhia de uma filha aposentada por invalidez; a estudante de direito Karina mora com a mãe e os irmãos; a aposentada Dolores mora com um filho recém divorciado e seus dois netos; por fim, a estudante de turismo Marina relatou morar com a madrasta e os irmãos.

marido nos afazeres domésticos, Conceição expressa que este é capaz de tomar conta de sua própria alimentação, por exemplo.

Em compensação, no âmbito da produção das cadeias de cuidado, foram justamente as entrevistadas que declararam realizar tarefas de suporte de maneira a aliviar as responsabilidades de outros membros do lar. Neste sentido, as jovens Geiziane e Elen reportaram cozinhar para outros membros da família e realizar atividades domésticas – em geral, relativas à limpeza da casa – antes de partir para o trabalho. No caso de Elen, que trabalha em um regime de doze por trinta e seis horas, a jovem também enfatiza ajudar a mãe nos dias em que se encontra de folga cuidando da casa e tomando conta dos irmãos mais novos. Seu envolvimento no cuidado aos irmãos é tamanho que, com frequência, Elen substitui sua mãe nas reuniões da escola nas ocasiões em que esta não está disponível para frequentá-las. Geiziane, por sua parte, menciona diariamente deixar a comida quase pronta, de modo que os irmãos mais novos tenham apenas o esforço de aquecê-la para se servirem na hora do almoço.

Muitas das entrevistadas com idade mais avançada relataram cuidar de outros membros da família. Fátima – 57 anos –, Marlene – 64 anos –, Dolores – 62 anos –, Márcia – 53 anos – e Regina – 52 anos –, por exemplo, mencionaram algum tipo de envolvimento direto na criação de seus netos. Assim, quando regressa ao lar Fátima, enquanto prepara a janta, certifica-se de que a neta de treze anos não tenha deveres de casa ou a ajuda, caso seja necessário. Além disso, a empregada doméstica também garante a formação espiritual da criança e, para tanto, a leva ao culto duas vezes por semana. Marlene, dona de casa, cuida dos netos da filha que mora juntamente com ela e, dentre estes, confere atenção especial para a menina de 9 anos, portadora de má-formação na coluna que a impede de se deslocar com facilidade. Por conta disso, Marlene não apenas leva e pega a criança na escola como a conduz a todas as terapias e atividades especiais que a menina realiza. Quando vai à Igreja, Marlene é acompanhada tanto pela neta em questão como por seu filho. Dolores, que mora com o filho divorciado, leva os netos à escola e, ao voltar do serviço, reassume sua face materna e toma conta dos mesmos. Parte deste cuidado é aliviado pelo fato dos meninos serem transportados de volta ao lar pelos serviços de uma van. A carga do cuidado dos netos é tal que Dolores confessar aproveitar a ausência dos meninos para descansar quando estes visitam a mãe aos finais de semana. Márcia aproveita as visitas à casa da sua filha para levar seus netos ao parque. Finalmente, Regina, que mora com duas filhas e uma neta, caminha duas vezes por semana com a neta e a filha mais jovem. Tanto Regina como a filha mais jovem se exercitam em função de uma recomendação médica. A empregada doméstica

também é a responsável por levar e pegar a filha mais nova e a neta das reuniões do grupo de jovens da Igreja aos sábados assim como no culto aos domingos.

Adultos, contudo, também podem precisar cuidados. Esse é o caso da filha de Maria, que, devido a um problema no quadril, aposentou-se há alguns anos. Apesar da idade suficiente para se aposentar, Maria é a responsável por cuidar da filha adulta. Ângela, por outro lado, também precisa tomar conta do seu marido que, com mais de 70 anos, possui diversos problemas de saúde dentre os quais diabetes, hipertensão e hanseníase. Finalmente, Flor mencionou ir eventualmente à casa de seu pai tanto para visitá-lo periodicamente como para acompanhá-lo ao médico, quando há consultas programadas. Nos últimos dois casos mencionados é importante destacar a existência de uma estratégia de *adequação dos horários de trabalho*. Sendo assim, Ângela optou por trabalhar apenas dois dias da semana para reservar ao seu marido a atenção necessária às suas enfermidades. A diarista alega que neste momento o marido precisa mais dela do que ela do seu emprego. Flor, por seu turno, opta por trabalhar apenas dois dias como diarista para ter uma agenda pessoal mais flexível. Nos dias da semana livre ela trabalha como costureira, o que a permite, quando necessário programar seu ritmo de trabalho de acordo com os compromissos que estabelece sendo que, dentre estes, uma de suas prioridades diz respeito aos cuidados médicos de seu pai. Deste modo, Flor está sempre disponível para acompanhar seu pai às consultas referentes à saúde do mesmo.

A realização de *viagens multipropositais* foi uma estratégia utilizada por algumas das entrevistadas. Assim, Andrea e Fátima reportaram aproveitar a viagem de retorno ao lar para fazer compras eventuais no supermercado enquanto Dolores mencionou levar os netos à escola antes de se dirigir ao trabalho. Cabe mencionar que todas estas viagens, que fazem parte de viagens maiores, foram feitas a pé, com uma duração que variou entre dez e vinte minutos.

Outra tendência observada a respeito das práticas de cuidado se refere à antecipação de tarefas – seja no tempo disponível que as mulheres têm antes de dormir ou logo após levantarem pela manhã. Diante do exposto, Fátima, Regina e Márcia, por exemplo, fazem o café da manhã e o deixam pronto para outros membros da família o consumirem depois. Como Andrea acorda muito cedo, a auxiliar administrativa faz questão de deixar tudo pronto na noite anterior. O almoço também é realizado durante a noite anterior por mulheres como Fátima, Dolores, Andrea, Glória e Elisângela. Elas costumam realizar tarefas domésticas após voltarem do trabalho. Dentre as atividades executadas, as referidas mulheres preparam a janta e separaram uma parte da refeição para que os membros de suas respectivas famílias tenham o

alimento pronto para almoçarem no dia seguinte, bastando apenas aquecê-lo antes. Geiziane, por fim, deixa o almoço pronto para os irmãos antes de sair trabalhar.<sup>133</sup>

Estes exemplos confirmam, como observado no primeiro capítulo, que a mobilidade das mulheres em geral – e a relativa ao cuidado em particular – está diretamente influenciada pelas relações de interdependência no interior da família (GÓMEZ, 2016; JIRÓN, 2017a; JIRÓN; ZUNINO, 2017). A imobilidade de algumas pessoas pode ser o fator responsável por garantir a mobilidade de outros membros do lar. Desta maneira, quando mulheres como Glória ou Flor recebem ajuda de seus familiares na execução das tarefas ditas reprodutivas isso as permite saírem de casa com mais tranquilidade para trabalhar, pois uma parte de suas responsabilidades passa a ser compartilhada. Do contrário, eventualmente, tais mulheres ou teriam que reduzir sua carga de trabalho para dar conta das demandas domésticas ou, inclusive, teriam de abrir mão do trabalho que desempenham fora de seus lares. Por outro lado, os afazeres realizados por algumas outras entrevistadas – como Elen, Geiziane e Marlene – permite a outras mulheres da família trabalharem com a certeza de que o cuidado da casa e dos filhos não será negligenciado.

Os casos acima apresentados estão em consonância com o diagnóstico de Jirón (2017a) segundo o qual os elos das cadeias de cuidado são formados quase que exclusivamente por mulheres. No presente estudo, a única menção à participação de um homem como elo de suporte que permite a expansão da mobilidade de uma mulher consiste no relato de Glória. Nas demais dinâmicas de interdependência apresentadas que apontam para a expansão da mobilidade de uma mulher, as relações se estabelecem exclusivamente entre mulheres – em geral são filhas que dão suporte às suas mães – como ocorre com Elen e Geiziane – ou o oposto, isto é, mães que ajudam suas filhas – no caso de Marlene. No entanto, também foram relatadas duas situações nas quais a imobilidade de uma mulher se presta a liberar a mobilidade de um homem, quais sejam, os das empregadas domésticas Fátima e Dolores.

As dinâmicas que se estabelecem em termos de mobilidade e imobilidade, conforme pode ser observado nos exemplos mencionados ao longo deste tópico, configuram uma fonte potencial de criação de tempo para os indivíduos, uma vez que, ao serem amparados por uma rede de suporte, estes passam a ter um tempo disponível – o qual muitas vezes não tinham – para realizar tarefas de seu interesse. Neste sentido, o que está em jogo é compreender, na realização destas trocas, quais indivíduos detêm a prioridade sobre o uso do tempo livre e, por

---

<sup>133</sup> Quatro das estudantes – Wendy, Aurora, Marina e Juliana – reportaram almoçar no *campus*. Deste modo, nem elas tampouco seus familiares precisam se preocupar em prepará-lo.

consequência, sobre a mobilidade. O que o presente estudo observou é que, em geral, enquanto os homens tendem a se beneficiar da liberação, às mulheres, em contrapartida, quase sempre recai o contrapeso da imobilidade. O caso de Ângela se coloca como situação limite, afinal, a empregada doméstica sacrifica voluntariamente seu tempo livre e produtivo para oferecer assistência ao seu marido em tempo quase integral.

#### **4.2.4. Conforto**

O conforto foi outro fator envolvido nas decisões referentes às práticas de mobilidade que foi mencionado durante a realização das entrevistas. A este respeito, deve-se destacar que para alcançá-lo as mulheres precisam realizar investimentos que podem envolver tempo, dinheiro ou ambos. Diante disso, mulheres das diferentes idades comentaram as estratégias que adotam para se deslocarem de maneira confortável durante as viagens que realizam.

Uma primeira linha de ação consiste em deixar passar o ônibus cheio e esperar por outro da mesma linha mais vazio. Dolores, que embora seja idosa ainda trabalha como diarista, empregou esta estratégia enquanto era entrevistada. Como estava voltando ao lar depois de sua rotina de trabalho, decidiu esperar por um ônibus da linha 62 (MOVE) com menos pessoas a enfrentar um veículo lotado sem ter a possibilidade garantida de se sentar – afinal, ainda que nos ônibus existam assentos especiais para os idosos nem sempre os mesmos se encontram disponíveis para os indivíduos aos quais tais assentos se destinam prioritariamente. Geiziane mencionou que, em seu trajeto rumo à faculdade, costuma esperar por algum ônibus vazio dentre as múltiplas linhas que podem levá-la até a estação Pampulha. Esta estratégia também é observada nas linhas que se formam nas estações de integração e nas que estão situadas no centro de Belo Horizonte. Ângela e Elisângela, que realizam uma viagem de aproximadamente duas horas e cinquenta minutos, preferem aguardar nas filas que se formam nas estações a acessarem o primeiro ônibus da linha que as conduz ao terminal Justinópolis. A razão para este procedimento é a existência de filas específicas que são integradas por pessoas que desejam ocupar os assentos dos ônibus – em detrimento, por exemplo, daquelas que priorizam o tempo e se dispõem a ir a pé no interior dos veículos.<sup>134</sup> A longa duração do trajeto somada ao cansaço de um dia de trabalho que se inicia por volta das quatro horas da manhã faz com que elas não abram mão de voltarem para casa sentadas.

---

<sup>134</sup> Este constitui precisamente o caso de Fátima que, para não perder tempo e conseguir chegar ao seu trabalho no horário acordado, mencionou participar da fila para as pessoas que não se importam em viajar em pé.

Outra maneira encontrada pelas entrevistadas para conseguirem viajar sentadas consiste em realizar baldeações adicionais e utilizar linhas de retorno. Andrea e Maria mencionaram a utilização desta estratégia. Caso priorizasse a questão temporal, Andrea poderia acessar a mesma linha que a conduz até o centro para dar início ao caminho de volta ao seu lar. Porém, a auxiliar administrativa avalia que a linha em questão está demasiadamente cheia no centro. Por isso, ela prefere caminhar até a Avenida dos Andradas e pegar uma linha até o terminal São Judas Tadeu. Uma vez no terminal, Andrea espera pela linha 414R no sentido do centro, já que esta linha faz o retorno e volta para o corredor Cristiano Machado. Realizando esta baldeação ela consegue voltar para casa sentada, algo que para a entrevistada em questão é bastante importante uma vez que suas viagens duram cerca de 1h30. Maria também opta por uma tática similar. Ela espera na estação Silviano Brandão pela linha 524R que a leva até o terminal Justinópolis após fazer um retorno no bairro. Assim, a empregada doméstica garante que parte da viagem – que dura tanto quanto a realizada por Andrea – ocorra em um assento e não em pé. A estratégia em questão supõe um investimento adicional no tempo da viagem, pois o retorno implica um tempo extra para ser executado.<sup>135</sup>

O conforto no transporte público também pode supor o acesso a um ônibus adicional, com o potencial gasto que esta decisão supõe. A possibilidade de evitar condições climáticas desfavoráveis ou cansaço físico são motivos que estão por trás desta escolha. Nas ocasiões em que Maria Flora realiza trabalho social em uma casa de apoio a pessoas com HIV, a entrevistada opta por descer no corredor da área central de Belo Horizonte. De lá ela sai da estação e caminha um pouco até pegar um ônibus que a leve até o bairro Lagoinha. Em geral, Maria Flora costuma caminhar desde a estação SENAI até a casa de apoio, mas nos dias em que faz muito calor ela prefere realizar a manobra acima descrita para evitar se desidratar e, assim, preservar sua saúde.<sup>136</sup>

Conceição e Elisângela, por sua vez, preferem pegar ônibus adicionais em vez de caminhar. Com 67 anos, Conceição tem o direito de ser transportada gratuitamente. A idosa mencionou que, no passado, costumava fazer a viagem desde a estação Vilarinho até sua casa caminhando, mas que, por conta da sua idade avançada, agora acha o trajeto muito cansativo.

---

<sup>135</sup> Fátima comentou que embora tivesse problemas com a linha 62 na ida ao trabalho, estes eram maiores no retorno ao lar. A empregada doméstica menciona que pelo fato da linha passar pela área hospitalar de Belo Horizonte, a demanda de pessoas com necessidades especiais ou doentes é alta e os veículos sempre estão lotados. Diante do exposto, a questão que fica no ar é se ela desconhece que aquela linha faz um retorno após passar pela área Hospitalar ou se a entrevistada prefere sacrificar conforto em prol da rapidez.

<sup>136</sup> Nas vezes em que a moradora de Vespasiano Glória visita seus pais em Belo Horizonte, ela costuma almoçar com eles e o filho na casa de sua irmã. O trajeto é geralmente percorrido a pé, durante um intervalo de tempo de vinte minutos. Porém, “quando o sol bate com força” a irmã da diarista oferece carona de carro à família. Esta possibilidade, contudo, está condicionada à disponibilidade da irmã poder oferecer a carona.



Por conta disso, a empregada doméstica atualmente opta por pegar um ônibus adicional em vez de percorrer a distância entre o terminal e sua casa, em Santa Luzia, a pé. A também trabalhadora doméstica Elisângela realiza viagens de quase três horas para chegar aos seus locais de trabalhos, que estão situados no bairro Sagrada Família. Por conta deste fato, a moradora de Ribeirão das Neves prefere desembolsar dinheiro do próprio bolso e pagar uma tarifa extra para ir de ônibus do centro de Belo Horizonte ao bairro no qual trabalha – convém mencionar que, por morar em uma cidade da região metropolitana, Elisângela não desfruta de qualquer tipo de integração tarifária com os ônibus das linhas municipais da capital mineira.

Não são apenas nas mobilidades motivadas pelo trabalho ou pela formação educacional que as mulheres realizam arranjos para viajarem mais confortáveis. Quando fazem compras também podem recorrer a algumas medidas para evitar carregar o peso dos produtos. Nos casos de Fátima, Conceição, Maria e Marlene observou-se a possibilidade de negociar com o supermercado ou pagar pela entrega dos produtos. Deste modo, enquanto para Fátima, Conceição e Maria a entrega das compras é realizada mediante o pagamento de uma taxa adicional, Marlene não paga pelo transporte desde que suas compras superem o valor de R\$ 100,00. Quando escolhem receber os produtos em casa, as mulheres podem ir ao supermercado e voltar em casa a pé. Wendy, por outro lado, quando realiza suas compras semanais, costuma ir caminhando e voltar de carro, solicitando o serviço através do aplicativo Uber. Assim, ela e o namorado evitam voltar para casa carregando o peso das sacolas. Não se deve negligenciar as ocasiões nas quais as mulheres entrevistadas possuem um membro na família que possua um veículo privado. Nestas situações, o transporte ocorre de maneira mais confortável. Os dois filhos de Fátima, por exemplo, possuem veículos individuais – o mais novo possui uma motocicleta enquanto o mais velho tem um carro, que utiliza para realizar corridas como motorista do aplicativo Uber. Quando precisa ir ao supermercado, Fátima costuma se valer da comodidade de ser transportada por um dos seus filhos a fim de realizar suas compras. O mesmo acontece com Ilse. Quando o marido da empregada doméstica, que mora em um sítio, a visita no bairro Planalto, ela aproveita para ir de carro fazer as compras de supermercado.

#### **4.2.5. Segurança**

A questão da segurança também constitui um importante alvo de consideração nos cálculos referentes às práticas de mobilidade empreendidas pelas mulheres (ALVARADO et al., 2017; JIRÓN, 2017a; KUNIEDA; GAUTHIER, 2007b; SOTO, 2017). Dentre as

entrevistadas, o grupo que demonstrou o maior grau de preocupação com a temática da segurança foram as jovens. Como contraponto, a única adulta que mencionou tomar providências para preservar sua segurança foi Glória, que mencionou o fato de preferir voltar para sua casa, após visitar seus familiares em Belo Horizonte, antes das 17h. Como a viagem para Vespasiano dura por volta de uma hora e vinte minutos, a diarista se organiza para chegar em seu lar antes de escurecer, uma vez que não gosta de estar fora de casa no período noturno porque acha muito perigoso. Contar com a luz solar para se deslocar também é percebido como mais seguro por Marina, a estudante de Turismo. É por isto que a moradora do bairro Eldorado, em Contagem, prefere o horário de verão, afinal, esta convenção garante que a caminhada de trinta minutos que faz entre a estação Eldorado e sua casa, ao voltar das aulas, aconteça “de dia”.

A companhia de pessoas conhecidos também pode aumentar a tranquilidade tanto das mulheres que estão se deslocando como de um familiar que espera pela sua chegada no ponto de destino. O principal motivo que leva Geiziane a realizar uma baldeação para voltar para casa é a presença de um amigo que a escolta até a estação Pampulha. A jovem, conforme relatado, até poderia acessar um ônibus direto para sua casa, mas para tanto teria de esperar sozinha, à noite, no ponto localizado nos arredores da faculdade na qual estuda, local este onde já foi noticiada a ocorrência de assaltos. Além disso, Geiziane disse que sua mãe a pede para ligar quando estiver próxima ao ponto de desembarque do ônibus, para se encontrar com a jovem e prover maior segurança na parte final do trajeto. Contudo, Geiziane se recusa a acordar a mãe, que levanta cedo para trabalhar, e prefere correr durante o último trecho da viagem de regresso para casa.

O uso do transporte público pode prover uma sensação tranquilidade para certas jovens. Elen, que, tal como Geiziane, chega em casa por volta da meia-noite, pede ao motorista do ônibus do turno que pare mais perto da sua casa. Desde agosto de 2016 é permitido o desembarque de mulheres em lugares diferentes dos pontos de ônibus a partir das 22h.<sup>137</sup> A estrutura do sistema MOVE também contribui para aumentar a sensação de segurança de suas usuárias. Para Geiziane, que sai da faculdade após as 22h30, a possibilidade de esperar por seu ônibus no interior da estação Pampulha, nas vezes em que a jovem perde a linha direta que a conduz até sua casa, constitui uma medida de segurança adicional, pois evita sua exposição à potenciais assaltantes. Há de se considerar que as estações do MOVE são amparadas por câmeras de segurança cujas imagens são analisadas pela central

---

<sup>137</sup> Informação disponível em <http://hojeemdia.com.br/horizontes/aprovado-projeto-de-lei-que-permite-desembarque-de-mulheres-fora-do-ponto-de-%C3%B4nibus-1.407062>, acessado 07/01/2018

operacional do sistema, o que também ajuda a inibir condutas inapropriadas tanto em seu interior como nos arredores das vias em que estão localizadas. Juliana, por motivos que serão detalhados posteriormente, alega pegar diferentes linhas de ônibus, dentre a variedade de rotas que passam pelos corredores, para evitar se expor a situações de perigo.

No entanto, mesmo que o próprio sistema de transporte público procure fornecer elementos que proporcionem maior sensação de segurança, o mesmo pode ser percebido como inseguro em sua estrutura geral. Desta forma, para Juliana o transporte público em Lagoa Santa, além de insuficiente, é sentido como inseguro. Esta jovem sente que, em linhas gerais, o MOVE tem trazido mais riscos do que vantagens uma vez que ladrões e assediadores poderiam entrar e sair das estações com mais facilidade e com menor chance de serem reconhecidos graças ao grande fluxo de usuários e linhas que o sistema MOVE comporta.

O assédio sexual é um fator que limita ou constrange as escolhas de mobilidade das mulheres, como tem observado Paula Soto (2017) e Arturo Alvarado et al. (2017). Ainda assim, somente uma entrevistada mencionou explicitamente se preocupar com este tema, a saber, a estudante de letras Juliana. A jovem, de 24 anos, comentou que, quando convidada a ser entrevistada, pensava que o foco da pesquisa estaria centrado especificamente nesse aspecto. Quando perguntada se já tinha sido submetida a alguma experiência de assédio no transporte público a jovem respondeu afirmativamente. Em certa ocasião, quando estava na fila de um terminal do MOVE Juliana sentiu que dois rapazes a olhavam lascivamente. Para evitar qualquer tipo de contato com eles, a jovem decidiu seguir sua intuição e adentrar em outra linha. Ademais, Juliana também foi a única entrevistada que reportou se comportar de uma maneira específica dentro dos ônibus, para evitar chamar a atenção de potenciais ladrões. Deste modo, Juliana prefere guardar o celular e não o utilizar quando está no transporte público. Para se entreter, ela sempre carrega um livro para ler durante as viagens.

Visando a evitar os perigos durante a noite algumas estudantes optam pelo transporte particular, como já fora comentado no primeiro operador analítico. Assim, Karina vai para a faculdade com uma colega de turma que dirige não só por uma questão de praticidade, mas também, conforme alega, de segurança. Juliana, cujas aulas às sextas-feiras terminavam às 22h, também volta para casa mediante o advento da carona, fornecido por um colega de estudo. Além de oferecer segurança, esta prática reduz significativamente o tempo de deslocamento da estudante de letras até Lagoa Santa. A estudante de letras também mencionou preferir dirigir quando sai à noite com o irmão aos finais de semana a utilizar os serviços de transporte coletivo de sua cidade. A opção de dirigir ou pedir carona, contudo, não estava disponível a todas as mulheres entrevistadas. Assim, Cristiane, cujas aulas também

terminam durante o período da noite, prefere pagar pelo serviço de uma van que a transporta desde à saída do CEFET II até o bairro Dom Silvério a realizar o caminho de volta para casa pela mesma combinação de modais que utiliza para se deslocar durante a ida, pois percebe os arredores do *campus* onde estuda como um lugar perigoso durante o período noturno.

#### 4.2.6. *Conhecimento e manipulação da tecnologia*

Por último, o conhecimento e a manipulação de tecnologia são elementos que podem influenciar nas escolhas de mobilidade realizadas pelas mulheres. O acesso à informação pode alterar a experiência de utilizar o transporte público. Ilse, por exemplo, por morar no bairro Planalto, costumava se locomover até a estação Pampulha para chegar ao bairro Anchieta, onde trabalha como empregada doméstica. Esta baldeação fez com que Ilse, inicialmente, tivesse uma opinião muito negativa quanto ao sistema MOVE por conta do transtorno e do aborrecimento sofridos pela entrevistada. Quando descobriu que seria mais prático acessar o bairro em questão através do corredor de Cristiano Machado as suas viagens ficaram mais simples e, por consequência, a sua avaliação sobre o sistema se modificou.

A informação sobre os horários e rotas de cada uma das linhas pode ser encontrada no site da BHTRANS – no caso das linhas municipais – e no site do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DEER/MG) – para as linhas metropolitanas. Em relação à utilização de aplicativos que planejam viagens de transporte público – como Moovit e Gmaps –, até pouco tempo atrás só se contemplavam as linhas municipais, de modo que quem precisava viajar para a região metropolitana precisava recorrer a outras fontes para se orientar. Estes aplicativos incorporaram informação da RMBH entre julho e outubro de 2017.<sup>138</sup> Contudo, a manipulação efetiva de informação através dos portais da BHTRANS, do DEER/MG ou dos aplicativos mencionados demanda das mulheres a necessidade de acesso à internet além de habilidades específicas com aparelhos eletrônicos – em particular computadores ou *smartphones*. Portanto, as mulheres que não têm recursos para adquirir os aparelhos ou as competências eletrônicas necessárias estão em desvantagem em relação àquelas que contam com esta opção uma vez que possuem, em termos potenciais, um conhecimento muito mais restrito acerca do ambiente urbano no qual vivem e das

---

<sup>138</sup> Informação baseada no trabalho de campo. Em junho esta informação não estava disponível, mas em outubro já era possível realizar a consulta nos aplicativos mencionados com o objetivo de planejar da melhor forma possível as viagens que envolvem as cidades da Grande Belo Horizonte.

possibilidades de mobilidade que têm à disposição para efetuar os deslocamentos que necessitam.

No âmbito da presente pesquisa, apesar de muitas das entrevistadas portarem smartphones, apenas uma delas – Wendy – mencionou utilizá-lo com a finalidade de coordenar melhor seus processos de mobilidade e, por tabela, efetuar um controle mais sofisticado do seu tempo disponível.

### **4.3. O MOVE e as MOVElidades**

Após tecer considerações sobre as motivações e os fatores que influenciam as viagens realizadas pelas entrevistadas, este operador se concentrará em fornecer intelegibilidade ao papel que o MOVE possui nas mobilidades das mulheres. Para tanto, o presente operador foi decomposto em três discussões. A primeira delas se concentra em observar as dinâmicas de aprendizagem e adaptação, por parte das usuárias, mediante a implementação de uma nova concepção de transportes. A segunda, por sua vez, procura compilar e discutir os principais parâmetros de avaliação utilizados pelas mulheres, em suas respectivas argumentações, para justificarem suas opiniões a respeito do sistema – velocidade, conforto, segurança e economia. A terceira e última discussão efetua uma tabulação das avaliações realizadas pelas mulheres, considerando diferentes processos de estratificação possíveis, de maneira a tentar reconhecer a existência de variáveis que impliquem a formação de tendências específicas de avaliação. Assim, o valor das opiniões das entrevistadas foi reagrupado em quatro categorias, quais sejam, faixa etária, área de residência, tempo de viagem e renda mensal.

#### ***4.3.1. Aprendizagem e adaptação***

Conforme observado no segundo capítulo, a implantação de um legítimo sistema BRT, tal como o MOVE, obedece à adoção de vários parâmetros predefinidos, dentre os quais, se destacam a infraestrutura viária segregada apropriada para promover a circulação exclusiva das linhas do sistema e a aplicação do conceito de sistema inteligente de transporte (SIT), que permite o acompanhamento em tempo real do itinerário realizado pelos ônibus. Paola Jirón, Walter Imilán e Luis Iturra (2016), ao efetuarem um estudo sobre o Transantiago – o BRT da

capital chilena<sup>139</sup> –, chamam a atenção para uma dimensão importante das análises sobre mobilidade, a saber, a necessidade de um aprendizado – ou, ao menos, um investimento adaptativo – por parte dos usuários acerca do modo de funcionamento de um novo modelo de transportes. Este processo é bastante nítido no caso da transição entre a concepção de transportes tradicional e a implementação de um BRT, afinal, este sistema propõe uma dinâmica nova sobre o uso dos ônibus e, além disso, introduz uma série de novos elementos a serem apropriados pelos usuários, como: a) estrutura sob a forma de estações com pagamento da tarifa anterior ao ingresso no ônibus; b) o embarque realizado no nível da porta do veículo; c) o remodelamento do desenho dos ônibus – tanto no que diz respeito à diversidade de modelos (expresso pelas formas padrão e articulada) como pela configuração interna dos mesmos (com o maior número de portas que, por sua vez, também são mais extensas, a fim de facilitar o fluxo de usuários embarcam e desembarcam); d) o remodelamento dos itinerários, com a criação de novas linhas e a consequente extinção de trajetos antigos; e e) a utilização de um novo sistema tarifário e de bilhetagem. Neste sentido há de se observar que as campanhas de marketing realizadas pelas prestadoras de serviço, apesar de sua difusão massiva, em geral, ao privilegiar a distinção do sistema BRT em detrimento do modelo de transporte tradicional, conferem pouca atenção às dinâmicas de aprendizagem sobre a usabilidade do novo sistema, processo este cuja responsabilidade recai quase que integralmente sobre as costas dos usuários durante a sua experiência prática

A este respeito, três entrevistadas – Ilse, Marli e Flor – reportaram ter precisado aprender ou se adaptar a certas características do sistema, quando este foi inaugurado, em 2014. Idealmente, as estações foram desenhadas para que o ingresso aos ônibus fosse mais rápido e seguro. Contudo, o vão entre a plataforma de embarque e o veículo fez com que, poucos meses após a implantação do novo sistema de transportes na Grande Belo Horizonte, Marli sofresse um acidente no MOVE. Ao subir em um dos ônibus uma das suas pernas ficou presa entre o veículo e a plataforma, ocasionando uma fratura na idosa. Este acontecimento deixou Marli cética sobre a funcionalidade do sistema. Apesar do acidente, quando se recuperou, Marli mencionou ter aprendido a se orientar melhor e agora é uma ávida usuária do MOVE.

A moradora do bairro Planalto Ilse inicialmente se dirigia à estação Pampulha para adentrar no sistema, o que resultava em viagens demasiadamente longas para se chegar ao

---

<sup>139</sup> Para pessoas que possuem corpos com características não hegemônicas, ou seja, com algum tipo de limitação física ou cognitiva, os esforços de adaptação são ainda maiores. Sobre este tema, o trabalho etnográfico de Daniel Muñoz (2013, 2017), feito em Santiago de Chile, é ilustrador.

trabalho que ela realiza no bairro Anchieta. Como mencionado na seção anterior, quando a empregada doméstica descobriu que seria mais prático acessar o MOVE através da avenida Cristiano Machado suas viagens para o Anchieta melhoraram significativamente e, em virtude disso, Ilse passou a ter uma nova percepção do sistema. Flor, moradora da região metropolitana, também comentou possuir uma má impressão do sistema à época de sua inauguração. A doméstica relatou ter enfrentado dificuldades a respeito do funcionamento da integração tarifária no MOVE metropolitano. Deve-se ressaltar que a integração da tarifa só ocorre mediante a utilização do cartão – seja o BHBUS, no caso do sistema municipal, seja o Ótimo, nos embarques da interface metropolitana. Além da aprendizagem de carregar o cartão, Flor também mencionou que, no início, houve erros no sistema de bilhetagem eletrônico – em algumas ocasiões foram cobradas duas tarifas quando o esperado seria o pagamento de apenas um bilhete. Assim como no caso da Transantínago (JIRÓN; IMILAN; ITURRA, 2016), o poder público estadual – representado pela figura da SETOP, responsável pelo MOVE metropolitano – teve de apresentar uma resposta imediata ao referido problema. Uma vez superados esses inconvenientes, Flor deixou de realizar reclamações sobre o MOVE metropolitano.

O modelo de transporte tronco-alimentador constitui outro importante fator de adaptação ao MOVE uma vez que implica a reconfiguração de rotas e a existência de procedimentos de baldeação no interior de estações ou terminais. Enquanto no panorama de transportes anterior uma multiplicidade de linhas distintas confluía rumo a um mesmo destino, com a implementação do MOVE várias destas referidas linhas foram convertidas em apenas uma, que desfruta de prioridade viária no interior dos corredores do sistema. Mesmo sendo obrigadas a se adaptarem a esta nova realidade, sete entrevistadas qualificaram como pouco prática a necessidade de realizar baldeações nas estações ou terminais. Dentre estas, cinco explicitaram preferir pegar apenas um ônibus, ainda que isso implicasse um aumento no tempo da viagem. Embora não seja entusiasta da realização das baldeações, Conceição, por sua vez, acredita que o desconforto deste procedimento é compensado pela rapidez dos ônibus do sistema. Já Cristiane pondera que, em um grande número de circunstâncias, o tempo ganho com a melhor velocidade nos momentos troncais é perdido nas fases alimentadoras.

Uma vez findado o período de aprendizado e adaptação, a pergunta que se inscreve é: qual a avaliação do sistema, considerando as opiniões emitidas pelas usuárias? Em outras palavras, como estas se sentem a respeito da utilização do MOVE? Ao observar os relatos, percebe-se que para treze mulheres – ou seja, pouco mais da metade das vinte e três entrevistadas – o BRT belo-horizontino teve um impacto positivo em suas trajetórias

cotidianas. Outras seis mulheres, por outro lado, relataram sentir algum tipo de prejuízo na conformação de suas rotinas. Por fim, quatro avaliações foram neutras. Destas, três consistiam em ponderações acerca dos aspectos positivos e negativos do MOVE enquanto uma – a opinião de Ângela – expressava indiferença em relação ao uso do sistema - para esta diarista o MOVE não acarretou qualquer mudança, positiva ou negativa, para a realização de uma viagem que, em si mesma, já era e ainda continua sendo sentida como longa.

#### **4.3.2. Parâmetros para avaliação do MOVE**

Uma das perguntas que integrava o questionário de perguntas utilizado para a realização da presente pesquisa solicitava às entrevistadas que estas avaliassem o impacto da implementação do sistema MOVE na conformação de suas rotinas cotidianas. A análise das respostas fornecidas pelas usuárias do MOVE evidenciou a recorrência de quatro temáticas principais que influenciavam – de maneira positiva ou negativa – diretamente a percepção das entrevistadas acerca deste sistema de transporte, a saber: a velocidade, o conforto, a segurança e a economia. O tópico em questão, neste sentido, encarregar-se-á de pormenorizar as justificativas apresentadas pelas usuárias a partir de cada uma dessas temáticas.

Deste modo, no que se refere à velocidade, onze mulheres fizeram menção a uma maior rapidez do sistema. Destas, quatro não realizaram considerações mais detidas a este respeito. No entanto, a resposta das demais indicou a proeminência de dois fatores que, no ponto de vista das usuárias, contribuiriam para amplificar a maior velocidade do sistema. O primeiro deles, mencionado por Andrea, Maria Flora e Elen, aponta para a importância da criação das vias exclusivas para os ônibus do MOVE. O fato de tais veículos terem prioridade de trânsito – uma vez que não trafegam nas vias mistas e, portanto, são por estas menos afetados (especialmente nos pontos de cruzamento entre as ruas) – constitui uma vantagem significativa para o aumento da velocidade proporcionada pelo sistema MOVE. O outro fator mencionado positivamente a respeito desta temática foram os horários das linhas. Para Flor, a implementação do MOVE acarretou uma maior regularização dos horários das linhas pelas estações, fazendo com que os ônibus que circulem no interior do sistema estejam menos atrasados. É de se supor que a própria adoção de painéis atualizados com os horários das linhas, proveniente do já mencionado conceito SIT, tenha contribuído de maneira significativa para essa percepção positiva, afinal, a consciência do tempo necessário à chegada da linha a estação proporciona uma maior sensação de orientação e controle aos utilizadores do MOVE. Além de Flor, as entrevistadas Márcia e Karina também mencionaram a maior pontualidade



do sistema como fato positivo associado ao MOVE. Acerca desta avaliação, no entanto, chama a atenção o fato das três usuárias citadas residirem na região metropolitana, tendo em vista que foram proferidos, também, outros dois comentários que criticam o MOVE devido à baixa qualidade do serviço em sua vertente metropolitana.

Na visão de Marina e Glória, também moradoras da região metropolitana, o serviço do MOVE privilegia principalmente as pessoas que trabalham no centro de Belo Horizonte. O sistema BRT belo-horizontino de fato foi pensado de maneira a permitir deslocamentos mais extensos. Prova disso é que os usuários que embarcam nas estações de transferência – ou, no caso do MOVE metropolitano, ou terminais de transferência – possuem a opção de efetuar o trajeto do corredor não apenas através de linhas paradoras, mas também mediante a utilização de linhas semi-diretas ou diretas, o que reduz de maneira ainda mais evidente o tempo das viagens. Há de se ressaltar, contudo, que os comentários proferidos pelas entrevistadas em questão se referem a experiências alheias, uma vez que nenhuma dessas entrevistadas possui o centro como destino principal.

Marina, estudante de Turismo da UFMG, costuma utilizar o MOVE para chegar ao campus na Pampulha. Eventualmente, porém, a jovem se desloca até o centro para realizar visitas a museus em Belo Horizonte, viagens estas realizadas em função das obrigações que possui com a graduação que cursa. Já Glória trabalha no bairro Ouro Preto. Para a diarista se, por um lado, o estabelecimento deste novo sistema facilitou o acesso ao centro de Belo Horizonte, por outro, dificultou a mobilidade para outros bairros, como aquele no qual ela atualmente trabalha. Em sua perspectiva, as viagens que realiza para trabalhar agora, além de mais demoradas, são bastante dispendiosas, pois a precisa combinar dois ônibus do sistema metropolitano do BRT com a utilização de linhas circulares do município de Belo Horizonte, cujas tarifas não estão integradas.<sup>140</sup>

Um elemento levantado pelas entrevistadas como potencial motivador para a demora nas viagens realizadas pelo MOVE é a baldeação.<sup>141</sup> Além de Glória, Regina, Juliana,

---

<sup>140</sup> A tarifa paga por Glória pelo serviço de transporte metropolitano é de R\$ 5,15. O serviço da linha municipal, que a doméstica acessa ao chegar na região da Pampulha, implica o pagamento de R\$ 2,85 adicionais. Cabe ressaltar que, dentre as linhas disponíveis, apenas uma delas cobre a distância entre as estações Mineirão ou UFMG e o bairro Ouro Preto por este valor. As linhas restantes têm o preço de R\$ 4,05. Assim o custo monetário por viagem para Glória é de R\$ 8,00, podendo alcançar a cifra de R\$ 9,20.

<sup>141</sup> É importante observar também que, como o sistema é organizado em linhas troncais e alimentadoras, muitas vezes a baldeação se torna inevitável. Isto também pode explicar porque a maioria das mulheres precisavam pegar mais de um ônibus ao utilizar o sistema. Vinte e uma das vinte e duas mulheres cujas mobilidades foram organizadas em tabelas precisaram pegar mais de um ônibus em alguma das viagens que realizavam cotidianamente. Só Marina, estudante de graduação, mencionou tomar só uma linha para acessar à faculdade. Para fazer isto, porém, ela caminha por trinta minutos desde sua casa até a estação de metrô Eldorado, onde há um ponto em que para a linha 515R. Outras quatro mulheres reportaram pegar um único ônibus, mas em

Elisângela, Wendy e Cristiane queixaram-se sobre o processo de baldeação. Em várias estações – mais notadamente naquelas do corredor central e de integração – o ordenamento do ingresso aos veículos é realizado mediante a formação de filas. Ainda que haja um aspecto funcional em tal conformação, este procedimento – ou, ao menos, a maneira segundo a qual ele atualmente é executado – é percebido pelas entrevistadas Fátima, Wendy, Cristiane e Elisângela como um gasto adicional do tempo da viagem. A este respeito, convém observar que a entrevista realizada com Ângela e Elisângela, respectivamente mãe e filha, foi feita enquanto as mesmas aguardavam pela chegada da linha 521C, ônibus que as levaria até o terminal Justinópolis, em Ribeirão das Neves. A entrevista durou cerca de vinte minutos e durante este intervalo o veículo ainda não havia chegado ao terminal, o que só foi acontecer cerca de cinco minutos após o encerramento da conversa – resultando em um tempo de espera agregado de vinte e cinco minutos, sem contabilizar o eventual tempo em que ambas esperaram antes que a entrevista tivesse início.

Se, por um lado, Cristiane mencionou a maior rapidez dos veículos que circulam nos corredores, por outro, complementou sua observação ao ponderar que o tempo ganho enquanto se está no sistema de corredores do MOVE costumava ser perdido durante a espera para a realização da baldeação. Este fato pode ser explicado porque algumas linhas alimentadoras e metropolitanas possuem uma frequência de circulação consideravelmente menor do que a da maioria dos ônibus que circulam no interior das vias exclusivas. A espera por essas linhas, portanto, também foi apontada de maneira recorrente como um fator que repercute de maneira direta na velocidade ao se utilizar o sistema. Ironicamente, esta problemática só não foi mencionada nos casos de Maria Flora e Marli. No caso da primeira mulher mencionada, parte da entrevista desenvolveu-se enquanto a mesma esperava pela linha 63, que Maria Flor havia perdido e teve de aguardar por aproximadamente meia hora até que o veículo seguinte enfim chegasse à estação. Marli, por seu turno, tinha duas possibilidades de linhas para embarcar a fim de que alcançasse seu ponto de destino, a saber, a 515R ou a 518R. Por conta da limitação de sua visão a idosa havia perdido o ônibus 518R e teve de aguardar por mais vinte minutos pelo 515R – intervalo que contemplou o período final da entrevista que ela realizou.

---

situações específicas. Assim, por exemplo, Andrea pega uma única linha quando sai para trabalhar, mas precisa tomar duas para voltar sentada. Ela também pega um único ônibus quando se dirige, em companhia do filho, ao Shopping Estação. Maria Flora costuma pegar uma única linha para ir ao local onde recebe formação na sua fé aos sábados. Ilse, quando se dirige a seu trabalho no bairro Lourdes, costuma pegar um único ônibus. Os seus deslocamentos a pé, contudo, são superiores a meia hora. Por último Aurora, que mora em Venda Nova, acessa uma única linha quando suas aulas ocorrem no campus da Pampulha.

É possível supor que, em parte, a inexistência de um questionamento sobre o tempo de espera advenha do fato de ambas as mulheres serem aposentadas e, pelo menos no dia de suas respectivas entrevistas, não terem uma agenda engessada, que demandaria uma necessidade maior de velocidade de locomoção. Como saldo a respeito da avaliação do MOVE no quesito velocidade, enquanto onze mulheres assinalaram que este sistema era capaz de prover maior rapidez na mobilidade, sete mulheres relataram que o sistema MOVE acarreta a existência de viagens mais demoradas. Entre estes polos, o testemunho de cinco mulheres foi de ponderação entre as vantagens e desvantagens deste modelo de viagem.<sup>142</sup>

Como explorado no operador anterior, a procura por maior conforto impulsiona algumas das mulheres a realizar concessões em matéria de tempo e dinheiro. Este foi, precisamente, o segundo fator mais comentado pelas usuárias na avaliação que efetuaram sobre a qualidade do sistema MOVE. Assim, oito mulheres realizaram observações que indicavam uma sensação de maior comodidade ao viajar no BRT. Neste sentido, deve-se enfatizar que uma característica bem valorada consiste no fato dos ônibus que circulam nos corredores do sistema contarem com aparelhos de ar condicionado – observação esta feita por Márcia, Geiziane e Andrea.

Na opinião de Cristiane, Dolores, Karina, Maria e Conceição, os ônibus do novo sistema são confortáveis e espaçosos. Ao explicar as razões para esta avaliação, entretanto, Karina pondera sobre o fato de seus horários de entrada e saída do trabalho a permitirem acessar o sistema MOVE fora dos momentos de pico do sistema. A entrevistada disse estar ciente que nos horários usuais de entrada e saída do trabalho o serviço costuma ser diferente, uma vez que os ônibus estão lotados.

Ao observar os horários de uso do MOVE das demais entrevistadas que o avaliaram positivamente no quesito conforto, observa-se que Dolores, usuária do serviço municipal, e Conceição, usuária do subsistema metropolitano, também costumam sair do serviço em horários que as livram da possibilidade de viajar em ônibus lotados. Cristiane, por sua vez, costuma utilizar o MOVE aos finais de semana – por motivos religiosos ou de lazer –, o que proporcionaria a realização de viagens com ônibus contendo uma quantidade menor de passageiros. Embora Maria seja a única desta lista de mulheres a utilizar o serviço em horários de pico, deve-se recordar que a mesma recorre à estratégia de pegar uma linha no sentido do retorno para conseguir efetuar a viagem, até o seu ponto de destino, sentada.

---

<sup>142</sup> Nos Apêndice 3 e Apêndice 4 estão situadas tabelas que sintetizam informações das viagens realizadas pelas mulheres do município de Belo Horizonte e da região metropolitana, respectivamente. Elas apresentam informações sobre o bairro de residência e de destino, a motivação de viagem, a duração dos deslocamentos, potenciais tempos de espera e a quantidade de ônibus acessados.

Assim como na avaliação sobre a velocidade do sistema, é necessário mencionar a presença de opiniões que apontam para a existência de experiências de desconforto ao viajar no MOVE. Deste modo, o comentário de Karina a respeito das viagens em horários de pico já colocava em evidência a frequente ocorrência de superlotação em algumas linhas. Fátima, usuária do serviço municipal, foi também bastante enfática sobre a grande quantidade de pessoas com as quais compartilha as viagens tanto na ida ao trabalho como na volta para sua casa. Ela inclusive denunciou que, em algumas ocasiões, alguns ônibus deixam de fazer paradas nos pontos por estarem lotados. Ela atribui este procedimento ao fato da linha que ela costuma utilizar para voltar em casa passar pela área hospitalar. Isto poderia apontar para problemas na frequência com que os veículos passam nos horários mais demandados,<sup>143</sup> como sugeriu Andrea. Cabe ressaltar que Andrea, assim como Maria, faz uma série de operações para conseguir viajar sentada. Em vez de pegar uma linha do MOVE metropolitano que passa perto do seu trabalho na prefeitura de Belo Horizonte – que costuma voltar lotada para o terminal São Benedito – a auxiliar administrativa caminha um pouco para pegar uma linha que a leve até o corredor Cristiano Machado. Uma vez na estação São Judas Tadeu ela desce e acessa um ônibus que faz o retorno antes de voltar até o terminal supramencionado.

A respeito da superlotação – problema recorrentemente mencionado em coberturas midiáticas a respeito do BRT implementado na Grande Belo Horizonte, conforme observado no segundo capítulo –, convém recordar o sistema BRT se inscreve no âmbito de uma concepção de transportes de caráter tronco-alimentador que visa a evitar a sobreposição de ônibus, sobretudo, nos corredores de maior acesso. Se nos modelo habitual, formado por linhas extensas, havia uma acumulação de linhas nos principais corredores, com uma demanda de passageiros desequilibrada, o modelo tronco-alimentador fragmenta a viagem em etapas, através de estações ou terminais, para concentrar os passageiros em uma menor quantidade de linhas que opera pelas principais vias da cidade, o que implica uma liberação do espaço viário ao mesmo tempo em que promove um aproveitamento maior do espaço interno dos ônibus no que concerne à capacidade de passageiros que os mesmos possuem. Como efeito colateral, entretanto, esta concentração dos passageiros em uma menor

---

<sup>143</sup> As entrevistadas Dolores e Fátima, ambas empregadas domésticas, utilizam a mesma para acessar seus respectivos destinos, a saber, a 62. Chama a atenção a forte incompatibilidade entre as opiniões destas mulheres. Se para a primeira os ônibus oferecem um serviço confortável, para a segunda o serviço do MOVE é considerado ruim por que a linha acessada é altamente demandada por pessoas com necessidade de atenção médica. O que diferencia uma de outra é o horário no qual cada uma das entrevistadas em questão viaja. Dolores precisa deixar os netos na escola antes de ir trabalhar, motivo pelo qual costuma chegar na estação Venda Nova só depois das 7h20. Fátima, por outro lado, sai de casa às 6h e chega na mesma estação por volta das 6h30. O horário de regresso ao lar, para cada uma das mulheres mencionadas, também é distinto. Enquanto Dolores costuma encerrar seus atividades laborais por volta das 15h, Fátima usualmente sai do serviço às 17h.

quantidade de veículos acarreta o problema da superlotação, pois a oferta de linhas é insuficiente para suprir, com comodidade, a demanda de usuários do sistema, principalmente nos horários de pico. Na teoria o problema poderia ser contornado pelo conceito SIT, uma vez que este permitiria reconhecer situações de superlotação e, mediante este sinal de alerta, prover a reorganização do sistema através do encaminhamento de mais ônibus de modo a suprir a demanda de maneira adequada. No entanto, na prática a teoria, aparentemente, é outra. Não por acaso, o informe produzido pelo ITDP (2015) sobre o MOVE Antônio Carlos apontou a superlotação como um problema recorrente neste corredor e em suas estações, principalmente nos horários de pico.

Embora tenham sido mencionadas diversas estratégias empregadas por jovens mulheres, além de uma adulta, para garantir deslocamentos mais seguros, saltou aos olhos o fato de que a segurança em si mesma, enquanto um parâmetro reconhecível, não tenha sido alvo de muitas considerações por parte das entrevistadas no processo de avaliação da qualidade do serviço MOVE. O fato das estações terem sido planejadas como espaços de espera seguros contra sinistros veiculares e furtos foi reconhecido por duas jovens. Assim, tanto Geiziane como Cristiane, ambas moradoras da área municipal, disseram se sentir mais protegidas no interior das instalações. Convém mais uma vez recordar que Geiziane, a fim de manter seu bem-estar e se proteger de eventuais assaltos, quando perde o ônibus que a leva diretamente para casa após suas aulas na faculdade prefere realizar baldeação na estação Pampulha, em companhia de um amigo, do que esperar sozinha no ponto de ônibus próximo à instituição em que estuda pelo próximo ônibus direto para o seu lar.

Contudo, embora as estações tenham sido projetadas para se constituírem como espaços seguros para os usuários, contando inclusive com a presença de monitoramento por imagens, as mesmas também podem ser percebidas como potenciais espaços de insegurança. A estudante Juliana construiu sua argumentação nesta direção ao mencionar que ladrões poderiam tanto ingressar como evadir das estações utilizando as portas destinadas ao acesso aos veículos. Durante o trabalho de campo, foi observado, em uma oportunidade, a movimentação suspeita de um homem jovem, que saiu de uma das estações de maneira similar à narrada por Juliana. O homem em questão atravessou a avenida Antônio Carlos em disparada se esquivando de veículos. Não foi possível, contudo, comprovar se este comportamento realmente foi resultado de algum furto cometido pelo jovem.

A insegurança também está associada a situações de assédio sexual. A este respeito, Juliana também mencionou uma situação de assédio que sofreu no interior de uma estação do MOVE. Em face ao olhar inadequado de dois homens, a estudante resolveu subir em outro

ônibus, com o propósito de evitá-los. Uma situação semelhante foi presenciada no último dia de campo. A ocorrência em questão teve como cenário a estação São Judas Tadeu. Era fim de tarde e havia por volta de dez pessoas na estação, dentre as quais dois camelôs que estavam gargalhando a respeito de um homem que, com um copo na mão que aparentava ser de refrigerante, o oferecia a uma moça. A mulher, de feições joviais, estava aguardando pela chegada de seu ônibus e por inúmeras vezes rejeitou os avanços do homem, que chegou, inclusive, a colocar o copo nos lábios da moça. Apesar das negativas, ainda assim o homem em questão tentou beijar a moça contra a vontade desta, no que, por sorte, não foi bem-sucedido. Este episódio ilustra bem o fato de que embora as estações sejam pensadas como espaços seguros, isso não evita, por si mesmo, eventuais situações de violência e assédio.

Uma das justificativas formuladas – sob pretexto de uma suposta inclusão social – para a implementação do MOVE consistia na possibilidade de uma maior economia financeira proveniente da estrutura de estações, que permitiria ao usuário – caso este não saísse do interior do sistema – o pagamento de apenas uma tarifa de transporte para acessar múltiplas linhas. Em consonância com esta perspectiva, algumas das entrevistadas mencionaram que o pagamento de uma única tarifa constituía efetivo fator de economia. Assim, Maria Flora, Marlene, Geiziane e Marina destacaram o sentimento de que o sistema MOVE lhes outorgava maiores possibilidades de viajar por um custo fixo. Dentre as entrevistadas mencionadas, algumas fizeram comentários mais pormenorizados a este respeito. Sendo aposentada, Maria Flora não costuma pagar pelas viagens, mas ainda assim enfatizou que a integração tarifária era uma das vantagens deste sistema para as pessoas que precisam arcar com os custos do transporte. Marina, por seu turno, disse conseguir fazer diferentes viagens pagando apenas uma tarifa mediante utilização do cartão Ótimo. A estudante tem como principal destino a UFMG, onde cursa turismo. Além disso, realiza viagens eventuais ao centro de Belo Horizonte com o objetivo de frequentar museus, conforme já relatado. A implementação do MOVE, para Marlene, significou a realização de múltiplas viagens para chegar à Igreja Batista, localizada no bairro Lagoinha, pagando apenas uma tarifa. Para frequentar os cultos aos domingos a moradora do bairro Vitória precisa pegar um ônibus circular até a estação de integração São Gabriel, onde, por sua vez, acessa uma linha que segue pelo corredor Cristiano Machado até o corredor central, local no qual ingressa em um novo ônibus que adentra o corredor Antônio Carlos. Sem o sistema, Marlene teria de pagar duas tarifas e meia por uma combinação deste tipo, o que resultaria no valor de R\$

10,13. No entanto, ao realizar baldeações nas estações do MOVE a entrevistada em questão paga apenas uma tarifa de R\$ 4,05 por toda a viagem.<sup>144</sup>

Se para algumas usuárias o MOVE se traduz em economia, entretanto, para outras o significado é precisamente o oposto, ou seja, um maior gasto de recursos financeiros com transporte, como no caso de Glória, moradora de Vespasiano. Antes do MOVE a empregada doméstica precisava de um único ônibus para chegar ao bairro Ouro Preto, onde trabalha. Agora, no entanto, ela precisa combinar a utilização do sistema MOVE com linhas municipais, o que implica não apenas a necessidade da utilização de dois cartões de transporte distintos – o BHBUS e o Ótimo – como, e principalmente, do ponto de vista negativo, tem de arcar com o pagamento de duas tarifas. Conforme observado no segundo capítulo, não há, do ponto de vista do projeto político, uma percepção integral e integrada da região metropolitana de Belo Horizonte senão uma relação de dependência que contrasta a centralidade de Belo Horizonte com as demais cidades do seu entorno. Desta visão, resulta a percepção por parte dos planejadores do transporte público da capital mineira de que o transporte metropolitano se caracteriza como uma interferência, o que acarreta dois grandes problemas. O primeiro consiste no fato do MOVE metropolitano e do MOVE municipal se constituírem como subsistemas autônomos que, por conta disso, são administrados e supervisionados por órgãos diferentes. O segundo diz respeito ao entendimento, extraído desta visão, de que o cidadão que reside nas cidades da RMBH não é compreendido como parte integrante do tecido e das atividades urbanas de Belo Horizonte.

#### **4.3.3. *Tabulação das avaliações***

Que aspectos poderiam justificar o fato de que para algumas mulheres o MOVE constitua uma opção versátil de transporte enquanto para outras o mesmo sistema implique, com frequência, um transtorno para o exercício da mobilidade? Este é o foco de atenção da última subseção do presente operador analítico. Para tentar compreender a formação de algumas tendências opinativas resolveu-se agrupar as avaliações – positivas, neutras e negativas – realizadas pelas entrevistadas a partir da definição de uma variável específica. O procedimento em questão foi adotado para quatro importantes fatores condicionantes do processo de mobilidade, a saber, faixa etária, área de moradia, tempo de viagem e renda

---

<sup>144</sup> A este respeito é interessante observar que para fazer uso do benefício de uma única tarifa Marlene precisa fazer uma baldeação no centro, já que esta é a única via de integração entre os corredores Cristiano Machado e Antônio Carlos.

mensal. Desta maneira seria possível obter alguma noção quanto a influência de cada um destes fatores no julgamento proferido pelas entrevistadas acerca da qualidade do sistema MOVE.

Tabela 72 - Avaliação geral do MOVE segundo faixa etária

Faixa etária	Avaliação			Total geral
	Positiva	Negativa	Neutra	
Jovem	5	1	-	6
Adulta	2	5	3	10
Idosa	6	-	1	7
Total geral	13	6	4	23

Fonte: Elaboração própria

A Tabela 72 mostra a distribuição da avaliação geral do MOVE segundo a faixa etária das mulheres. Entre as jovens a avaliação positiva foi a mais prevalente, sendo que somente em um dos casos a mesma foi negativa. É importante destacar que quatro das cinco jovens que avaliaram positivamente o sistema admitiram não ter experiência de utilização do transporte público antes da implementação do MOVE. Elas não experimentaram, portanto, a necessidade de se adaptar ao novo sistema. Por sua vez, Juliana, a única jovem que avaliou negativamente o BRT, possuía uma experiência prévia e sólida de utilização do transporte público. Sua avaliação, neste sentido, exprime o contraste entre estas experiências. Segundo a jovem, com o MOVE sua mobilidade foi prejudicada pela necessidade de realizar baldeações uma vez que, antes deste modelo de transportes, Juliana precisava de apenas um ônibus para chegar à faculdade.

As idosas, na maioria dos casos, se mostraram satisfeitas com as possibilidades oferecidas pelo sistema. Delas somente uma, Conceição, ponderou elementos positivos e negativos dentro do sistema. Uma possível explicação para esta tendência consiste no fato de que, por conta da idade mais madura, as mulheres desta faixa etária já precisaram se adaptar a outros modos de transporte no passado. Assim, a assimilação do MOVE representaria apenas uma mudança a mais experimentada pelas idosas. Uma segunda forma de inteligibilidade para compreender os dados acima pode ser expressa pela avaliação temporal extensa que as idosas possuem em relação aos meios de transporte. Deste modo, comparando os tempos percorridos para se alcançarem os pontos de destino percorridos ao longo de toda a vida, tais mulheres podem perceber no MOVE um ganho real de velocidade e desempenho que não se restringe apenas à comparação com o modelo de transportes imediatamente anterior. Outro fator que



também pode influir nessa percepção é a presença de três mulheres que estão aposentadas, sendo que destas duas possuem padrões de mobilidade mais flexíveis e, por conta disso, não teriam uma preocupação imediata com a questão temporal, mas priorizariam a questão do conforto.<sup>145</sup> Além disso, a questão da gratuidade da tarifa, ainda que não seja prerrogativa exclusiva do MOVE, também pode justificar uma avaliação preferencialmente positiva pelas usuárias desta faixa etária.

As opiniões negativas a respeito do novo sistema concentraram-se, sobretudo, nas mulheres adultas. Cinco delas se mostraram desapontadas com o serviço outorgado pelo MOVE, enquanto três tinham opiniões neutras. Dentre as adultas, apenas duas tiveram opiniões positivas do BRT. Isto pode estar relacionado ao fato deste grupo de mulheres ter uma experiência maior do que as jovens com relação ao sistema anterior ao mesmo tempo em que teriam menor experiência no que se refere às mudanças radicais no sistema de transporte quando comparadas às idosas. Além disso, não se pode perder de vista o fato de que grande parte das adultas entrevistadas é formada por mulheres que trabalham e, por conta disso, as mesmas possuem uma preocupação muito significativa com a questão da velocidade do sistema – e, por consequência, com o tempo de duração das viagens – de modo que a pontualidade se constitui como fator primordial para que elas sejam capazes de coordenar seu tempo adequadamente com o propósito de alcançar os pontos de destino dentro do período acordado. A maior pressão para o cumprimento das obrigações temporais implica, por tabela, uma maior exposição potencial dessas mulheres a situações de estresse, principalmente quando as mesmas têm de ingressar no interior do sistema do MOVE nos horários de pico, o que aumenta, também, a sensação de desconforto sentida por parte das usuárias e, de igual maneira, influencia negativamente na percepção do sistema deste sistema de transportes.

---

<sup>145</sup> Sobre este aspecto, há de se recordar o testemunho de Marli segundo o qual, após uma experiência inicial desastrosa com o uso do MOVE – que resultou em um acidente ocasionado pelo vão existente entre a plataforma de embarque e o ônibus do sistema –, a idosa relatou reiteradas vezes o cuidado que os profissionais do MOVE possuem para com a idosa. Cordialidade essa expressa desde os motoristas, que se mostram mais compreensivos e cuidadosos com os mais velhos, respeitando as limitações físicas destes, até o pessoal responsável pelo suporte nas estações, que, não raramente auxilia Marli a utilizar o sistema uma vez que esta possui certo grau de limitação do campo visual.

Tabela 73 - Avaliação geral do MOVE segundo área de residência

Área de residência	Avaliação			Total geral
	Positiva	Negativa	Neutra	
Municipal	7	2	1	10
Metropolitana	6	4	3	13
Total geral	13	6	4	23

Fonte: Elaboração própria

A distribuição da avaliação do sistema segundo a área de residência das entrevistadas está ilustrada na Tabela 73. Ao revisá-la fica ressaltado que para as usuárias do MOVE municipal a experiência geral é positiva. Sete delas avaliaram favoravelmente o sistema, contrastando com duas opiniões negativas e uma neutra. Já para as moradoras da área metropolitana a tendência não é tão clara. Dentre as usuárias do MOVE metropolitano, enquanto para seis (46%) o sistema contribui positivamente com as conformações de suas trajetórias cotidianas, para quatro a situação é adversa (30%) – um número bastante próximo das entrevistadas que avaliaram o sistema de maneira neutra, ou seja, três casos (24%). Uma hipótese plausível para justificar os resultados encontrados tanto no que concerne às usuárias municipais quanto às metropolitanas consiste na distância entre os pontos de origem das usuárias e os aos quais as mulheres se destinam. Assim, deve-se considerar que, quando se comparam as distâncias potenciais a serem percorridas pelas usuárias do MOVE municipal e do MOVE metropolitano, as primeiras tendem a efetuar trajetos menores quando se comparam com aqueles realizados pelas últimas. Este fato justificaria a polarização de opiniões favoráveis por parte das usuárias do sistema municipal (70%) em face das ocorrências negativas (20%) e neutras (10%). Outro fator que ajuda a explicar a avaliação positiva por parte das entrevistadas que residem na capital mineira é a flexibilidade no que concerne às possibilidades de integração. Além da tarifa base ser inferior àquela paga pelas usuárias do transporte metropolitano, mesmo nas ocasiões em que há a necessidade de se combinar a utilização de ônibus do sistema MOVE como linhas municipais, é possível obter algum tipo de desconto, o que está vedado às moradoras do MOVE metropolitano, uma vez que estas têm de pagar necessariamente, caso utilizem algum ônibus do município de Belo Horizonte, a tarifa integral correspondente.

A maior diversidade de opiniões fornecidas pelas usuárias do sistema metropolitano exprime, em alguma medida, a variação das distâncias que as mulheres precisam percorrer entre seus pontos de origem e os destinos pretendidos, visto que as entrevistadas não moram,

necessariamente, nas mesmas cidades.<sup>146</sup> Além disso, deve-se considerar que, enquanto para algumas destas moradoras o pagamento de uma tarifa é suficiente para alcançarem os destinos planejados, para outras é necessário o pagamento de tarifas extras, o que também pode indicar oscilações na percepção do sistema. Por fim, os testemunhos apresentados pelas entrevistadas reiteraram a baldeação como um fator decisivo na avaliação do sistema. Assim, as diferenças na frequência de circulação das linhas, em especial das metropolitanas, que assumem um papel alimentador no interior do sistema, também constitui fator importante que influencia diretamente a avaliação das entrevistadas. Como há mais irregularidade no fluxo de linhas alimentadoras das regiões metropolitanas do que no MOVE municipal, por um lado há uma variação maior nas opiniões fornecidas pelas moradoras das áreas metropolitanas, enquanto, por outro, há o predomínio das avaliações positivas no que diz respeito às residentes em Belo Horizonte.

Tabela 74 - Avaliação geral do MOVE segundo tempo de viagem

Tempo de viagem	Avaliação			Total geral
	Positiva	Negativa	Neutra	
Menos de 1h	2	1	1	4
Entre 1h e 1h30	8	1	2	11
Entre 1h30 e 2h	2	2	-	4
Mais de 2h	-	2	1	3
Total geral	12	6	4	22

Fonte: Elaboração própria

<sup>146</sup> A distância espacial é a face mais visível e palpável de uma outra distância correlata, a saber, a social, que embora não mencionada explicitamente, também ajuda a compreender a multiplicidade de avaliações recebidas pelo sistema MOVE no que concerne às usuárias que moram na RMBH. Assim, é importante considerar que a região metropolitana de Belo Horizonte é composta, além da capital do estado, por um conjunto muito heterogêneo de cidades, cada qual com uma infraestrutura econômica e social específica. Por consequência, esta diferenciação implica uma escala desigual de poder decisório por cada um dos entes desta macrorregião, o que se traduz, no âmbito da discussão realizada pela presente dissertação, em graus distintos de acessibilidade – que dizem respeito, dentre outros fatores, ao preço do bilhete, à localização dos pontos de ônibus, à quantidade de veículos alimentadores – por parte dos usuários de cada destes municípios ao sistema MOVE. As usuárias Ângela e Elizângela, moradoras de Ribeirão das Neves, relataram, acerca desta questão, a necessidade de caminhar até um bairro vizinho para conseguirem acessar o ônibus que as conduz até o terminal Justinópolis. Não por acaso, dentre as entrevistadas, estas foram as mulheres que acordavam e saíam de casa no horário mais cedo – por volta de quatro horas e cinquenta minutos da madrugada – a fim de conseguirem se locomover até Belo Horizonte para, enfim, iniciarem suas respectivas jornadas de trabalho. Apesar do bairro Campo Silveira, no qual mãe e filha residem, ser antigo, as usuárias relataram que a infraestrutura do mesmo é bastante precária e apenas recentemente começou a melhorar, mas de modo bastante incipiente. Grande parte da rede de serviços a que elas precisam acessar de maneira elementar – escolas, postos de saúde, sorveteria, além do próprio ponto de ônibus – estão localizados no bairro Santa Martinha, local para onde ambas têm de se deslocar a fim de suprir suas necessidades mais imediatas.

A Tabela 74 revela a avaliação do sistema segundo o tempo de viagem das mulheres.<sup>147</sup> Para as que realizam deslocamentos de até uma hora e trinta minutos, a avaliação geral do sistema foi, majoritariamente, positiva. Assim dez delas qualificaram o sistema positivamente, enquanto duas delas tenderam para um balanço negativo e outras três para uma avaliação neutra. Para as entrevistadas cujo tempo de viagem excede uma hora e trinta minutos e a tendência é expressar que os serviços do MOVE são ruins. Quatro destas mulheres julgaram negativamente o sistema, uma mostrou-se neutra e apenas duas avaliaram o serviço do BRT como positivo. Convém ressaltar, no corte acima operado, que as viagens bem avaliadas pelas usuárias não superaram as duas horas. Ainda que os dados não permitam extrair conclusões estatisticamente válidas, é possível supor que o tempo de viagem tenha importante repercussão na avaliação produzida acerca da qualidade do sistema. Assim, quanto maior o tempo investido pelas mulheres em deslocamento no interior do sistema, são maiores as possibilidades de que a mesma revele insatisfação quanto ao funcionamento do mesmo para sua vida prática.

Tabela 75 - Avaliação geral do MOVE segundo a renda mensal

Salário mensal	Avaliação			Total geral
	Positiva	Negativa	Neutra	
Não recebe	3	-	1	4
Até R\$ 1.200	5	3	3	11
Mais de R\$ 1.200	5	3	-	8
Total geral	13	6	4	23

Fonte: Elaboração própria

Finalmente, a Tabela 75 mostra a avaliação geral das mulheres segundo o salário que recebem mensalmente. Começando com aquelas que manifestaram não receber dinheiro nenhum – três delas são estudantes enquanto uma é dona de casa –, encontraram-se três avaliações positivas e uma última neutra. A distribuição de opiniões positivas e negativas entre as mulheres que possuem renda de até R\$ 1.200,00 quando comparadas às que recebem um valor superior a essa quantia é a mesma, a saber, cinco mulheres tinham uma visão positiva do sistema enquanto outras três não se sentiram atendidas de maneira satisfatória pelo MOVE. Entre as mulheres que ganham até R\$ 1.200,00, contudo, houve três casos de pessoas que se mantiveram neutras. Neste contexto, a princípio, a variável salário não parece oferecer

<sup>147</sup> A postura de Marli não foi considerada na elaboração de esta tabela porque, ao não possuir um padrão regular de viagens, não se coletaram informações detalhadas sobre seus deslocamentos na cidade.

explicações significativas acerca das tendências de sentimento evocadas, por parte das entrevistadas, pela utilização do MOVE.

Dentre as variáveis analisadas, as que parecem influir de forma mais relevante para se compreender o processo de constituição das avaliações realizadas pelas entrevistadas são, portanto, o tempo de viagem, a área de residência e a faixa etária. O rendimento mensal não sugeriu nenhum tipo de desenho que permitisse a formulação de hipóteses mais consistentes. Contudo deve-se levar em consideração que esta dissertação possui um caráter primordial de ordem qualitativa. Ainda que hajam sido coletadas informações mensuráveis, estas devem ser tomadas como uma referência ou guia a fim de que possam ser aprofundadas em pesquisas posteriores mediante a construção de um *corpus* que privilegie as ferramentas quantitativas.

Antes de finalizar vale a pena realizar um comentário a respeito da duração das viagens e as possíveis implicações no que diz respeito às distâncias percorridas pelas mulheres em seus deslocamentos cotidianos. Dezoito mulheres realizam deslocamentos de mais de uma hora, dentre as quais sete viajam por mais de 1h30. O fato destas mulheres realizarem longos trajetos pela cidade poderia indicar, em um primeiro momento, uma tendência contrária à descrita no primeiro capítulo acerca do padrão de mobilidade empreendido pelas mulheres. A tendência apresentada na bibliografia apontava para o fato das mulheres, à diferença dos homens, efetuarem mais deslocamentos, porém com menores distâncias. No entanto, em princípio, não se tratam de constatações empíricas necessariamente conflitantes. Uma chave importante para se compreender a compatibilidade possível entre os achados da presente pesquisa e a correspondência com a tendência mais geral sobre a mobilidade das mulheres consiste em se considerar a configuração do sistema de transporte estudado. Neste contexto, o MOVE foi construído com o objetivo de conduzir os cidadãos ao centro de Belo Horizonte desde os terminais metropolitanos e as grandes estações nas áreas mais periféricas do município. De maneira complementar, deve-se recordar também que o foco principal do PlanMob-BH está posto nos deslocamentos pendulares realizados em função da realização de atividades relativas ao trabalho – e, em um segundo nível, à formação escolar. Por isso, não é de se surpreender quando o trabalho se constituiu como a motivação preponderante para a utilização do MOVE, o que ocorreu em dezesseis casos. A grande extensão dos deslocamentos realizados por estas mulheres pode ser explicada, em grande parte, pela estrutura do modo de transporte escolhido para realizá-los, que está em consonância com a finalidade do deslocamento empreendido – apesar dos problemas de integração tarifária que prejudicam em grande maioria as mulheres da região metropolitana.

Para concluir é importante reconhecer que, com grande frequência, o MOVE é utilizado em combinação com outros modos de deslocamento. Ao observar detalhadamente as mobilidades das vinte e três das mulheres entrevistadas percebe-se que as baldeações, mais do que necessárias, são inevitáveis. Assim, para acessar o sistema as mulheres precisam pegar linhas alimentadoras ou metropolitanas cujos destinos são, respectivamente, as estações e os terminais metropolitanos. No caso das linhas alimentadoras, relativas ao contexto municipal, chama a atenção o fato de que as mulheres não as compreendem como uma parte articuladora do sistema. Não por acaso, a terminologia que as entrevistadas utilizaram para se referir a tais veículos foi a de linhas circulares. Esta denominação provavelmente ocorre pelos custos das linhas alimentadoras serem iguais àqueles praticados pelas linhas circulares. A situação não se altera no caso das mulheres que moram na região metropolitana. Mesmo relatando a existência de uma integração tarifária, pelo modo segundo narram suas trajetórias cotidianas, pode-se inferir que para elas o sistema MOVE também se constitui apenas pelos ônibus que circulam pelos corredores.

A necessidade de se utilizar outros ônibus não se limita às linhas alimentadoras. Seis entrevistadas relataram a necessidade de pegar ônibus adicionais do sistema de transporte público municipal convencional. Este fato acarreta maiores gastos, sobretudo para as usuárias do sistema metropolitano por conta da inexistência de uma integração tarifária entre as viagens no município e aquelas realizadas através do sistema metropolitano.

O segundo maior meio de deslocamento que articula as viagens das mulheres é a caminhada. Considerando todos os deslocamentos a pé, na média as mulheres caminham pouco mais de vinte minutos quando utilizam o sistema. O menor tempo total que as mulheres dedicam à caminhada é de cinco minutos – Elen, Aurora e Juliana. As mulheres que mais caminham demoram entre quarenta e quarenta e cinco minutos – Ilse, Regina, Márcia, Ângela e Elisângela. As mulheres caminham para acessar pontos e estações do sistema e após descerem dos ônibus, a fim de alcançar o destino pretendido. Em certas ocasiões a caminhada também ocorre no meio das viagens, como quando precisam pegar uma linha fora do sistema. Mesmo que as entrevistadas não tenham se referido às vias pelas quais elas caminham todos os dias, o PlanMob-BH informa que as vias pelas quais circulam os pedestres tendem a ser irregulares e a iluminação, com frequência, é limitada. Por outro lado, o relatório sobre o corredor MOVE da avenida Antônio Carlos realizado pelo ITDP (2015) chama a atenção sobre a acessibilidade às estações desta via. Segundo o ITDP a presença da via expressa nas

Avenidas Antônio Carlos e Pedro I dificulta o acesso a pé.<sup>148</sup> Estima-se que o acesso a pé às estações do corredor Cristiano Machado seja melhor, pelo menos de um ponto de vista técnico, uma vez que o ITDP o certificou com o padrão ouro. Mesmo tendo sido avaliado com o galardão mais elevado para sua categoria, durante o campo observou-se que o acesso a várias estações, como Féria dos Produtores ou Cidade Nova, só podia acontecer através do uso de passarelas.

---

<sup>148</sup> Durante o trabalho de campo observou-se também as dificuldades para quem acessa a estação Pampulha desde o sul da avenida Dom Pedro I. Para chegar à estação é preciso virar à esquerda na rua Cheik Nagib Assrauy, atravessar a praça Maria de Marra e voltar pela avenida Portugal até, finalmente, ingressar a estação.





## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após manter uma redação impessoal, em terceira pessoa, peço licença para utilizar minha própria voz e terminar esta dissertação escrevendo em primeira pessoa. Assim procedo porque gostaria de utilizar esta última seção para refletir tanto sobre o meu lugar como pesquisadora – ao avaliar as condições de produção da pesquisa e a execução do trabalho de campo –, como o meu lugar no mundo enquanto mulher e usuária do sistema MOVE.

### I

Meu relacionamento pessoal com o MOVE esteve principalmente associado a atividades de formação. Durante o primeiro semestre de 2016, estimulada pela minha orientadora Candice Vidal e Souza, assisti às aulas da disciplina Cidade e Mobilidade, cadeira optativa para os alunos da Pós-Graduação em Sociologia ministrada pela professora Ana Marcela Ardila na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). As aulas aconteciam às 18h das terças feiras e se estendiam até as 22h. No entanto, minhas aulas de mestrado no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS) da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas) eram ministradas às terças, quartas e quintas entre as 14h e 17h. Antes do início das aulas, realizei uma pesquisa no aplicativo *Google Maps*, que estimou entre dezoito e vinte e seis minutos o tempo de viagem entre as duas universidades, caso realizada por carro, e entre uma hora e quinze minutos e um hora e vinte minutos, se o meio de transporte utilizado fosse o ônibus. Percorrer o trajeto de carro não era uma opção porque, mesmo possuindo carteira de habilitação e, portanto, sabendo dirigir, eu não planejava adquirir um veículo privado. Utilizar o serviço de táxi também se apresentava como uma escolha pouco conveniente pelos gastos que acarretaria. Diante disso, a alternativa que melhor se adaptava às minhas necessidades e ao meu orçamento mensal era o transporte público. A duração da viagem estipulada em mais de uma hora me fornecia uma janela de tempo bastante estreita para me deslocar do bairro Dom Bosco – o prédio Emaús, onde acontecem as aulas do PPGCS, está no extremo norte do campus – até o campus da UFMG localizado na região da Pampulha.

Com as informações sobre as possíveis rotas em mente, perguntei aos meus colegas de turma se estes sabiam qual seria a melhor para chegar na UFMG às terças-feiras à noite. Por sorte, uma das minhas companheiras de turma trabalha na UFMG e me informou que eu poderia acessar a UFMG com a utilização de apenas um ônibus. A linha em questão, sem que

eu soubesse, pertencia ao sistema MOVE e realizava parte do seu trajeto pelo corredor Antônio Carlos. Desta forma, para conseguir chegar a tempo na disciplina de Cidade e Mobilidade eu pedia licença ao professor no momento em que precisava sair da PUC-Minas e apressava meu passo para chegar ao rodoanel e, após isso, virar à direita. Após caminhar por mais alguns metros, eu chegava a um ponto onde esperava pela linha 6350, que me levaria até a estação UFMG. Sempre percorria este caminho a pé. O trajeto anunciado pelo aplicativo, com a sugestão da minha amiga, encurtava para um intervalo entre meia hora e quarenta e cinco minutos, dependendo da fluidez – ou engarrafamento – do trânsito. Ao descer do ônibus eu caminhava acelerada até a Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (FAFICH). Quando estava com tempo suficiente, comprava um pão na lanchonete do segundo andar antes de subir até o terceiro, onde assumia meu lugar na sala. Como minha chegada na FAFICH nem sempre acontecia com suficiente antecedência, eu sempre carregava comigo alguma fruta para comer no intervalo.

Uma vez que as aulas iriam terminar tarde da noite, fui aconselhada a contratar os serviços de uma van para voltar para casa. Naquela época eu morava no bairro Carlos Prates, a meio quarteirão da avenida Dom Pedro II e a rua da minha residência, que desembocava na avenida, era utilizada como ponto de encontro entre prostitutas e clientes. Também ouvi dizer que perto daquela região havia o comércio de crack. Por ainda não estar habituada com a cidade, eu segui a recomendação que recebi e contratei uma empresa de transporte escolar. Assim, após as aulas, me dirigia à Reitoria – ponto de encontro para vários dos serviços de vans – e esperava pela chegada do Jonas. Enquanto aguardava eu me sentava na escadaria e continuava com as leituras que deveria fazer para as disciplinas da PUC-Minas. O veículo partia da UFMG pouco antes das 23h e demorava cerca de quinze minutos para me deixar na porta da minha casa. As outras pessoas com quem compartilhava essa viagem, em geral estudantes de graduação, cantavam e faziam piadas durante o trajeto.

Há alguns meses, entre outubro e dezembro de 2017, participei de uma oficina de teatro ministrada pela companhia Luna Lunera, situada no bairro Colégio Batista. Coincidentemente, as aulas de teatro também aconteciam às terças-feiras em um horário que se estendia entre 19h e 22h. Nessa época eu não morava mais no bairro Carlos Prates. Havia me mudado de residência duas vezes e estava instalada no centro da cidade. Isto fazia com que eu pudesse contar com várias opções de linhas para chegar ao espaço da Luna Lunera. Contudo, as opções mais rápidas correspondiam justamente às linhas do MOVE que, depois de passar pelo centro, entravam no corredor Antônio Carlos. Foram estas nas quais escolhi utilizar para chegar à companhia de teatro. Nessa época eu também já conhecia o aplicativo

*Moovit*, que conta com informações em tempo real.<sup>149</sup> Esta ferramenta estimava a duração da viagem em dezessete minutos, motivo pelo qual no primeiro dia de aula saí de casa às 18h30. Caminhei um quarteirão até a avenida Augusto de Lima para esperar por um ônibus da linha 51. Ela me levou até a estação SENAI, onde desci. Da estação até o local das aulas demorei mais uns dez minutos para alcançar o local desejado. Cheguei um pouco depois do horário combinado, entre cinco e dez minutos após 19h. Por aquela ser a primeira aula o professor já esperava que chegássemos atrasados. Quando terminamos, perguntei se alguém desceria até a estação para pegar o MOVE, ao que me interrogaram querendo saber para onde eu iria. Quando respondi meu destino era o centro, um colega ofereceu-se para me dar uma carona. Não demorou nem dez minutos para chegássemos na minha casa. Na semana seguinte descobri que outro colega da oficina morava no mesmo prédio que eu e que possuía um carro. Desde então, e até o final das aulas, voltei sempre de carona com ele, o que era um conveniente alívio não apenas pelo conforto e pela rapidez de voltar de carro mas também porque em certas ocasiões as aulas chegavam a se estender por mais uma hora.

Conforme as semanas se passaram, eu comecei a efetuar melhor minhas escolhas de horário e de linha para realizar a viagem de ida para as aulas. Percebi que nesse horário os ônibus vão muito cheios e em dadas ocasiões os veículos não param em todos os pontos porque não conseguem comportar mais passageiros. Em outras situações, quando o ônibus conseguia parar, formava-se um tumulto na tentativa dos usuários em garantir seu ingresso no veículo, o que acarretava em uma maior demora na viagem. Inicialmente, decidi pegar outra linha, a 5106, cujo ponto ficava um pouco mais distante, mas percebi que os problemas se mantinham. Por esse motivo, acabei por sair de casa cada vez mais cedo. Mesmo que a distância entre minha casa e a companhia de teatro fosse consideravelmente curta, o tempo gasto com a espera tornava as viagens bem mais demoradas.

## II

Assim, posso afirmar o quanto eu me identifico com as mulheres que entrevistei. Utilizei aplicativos para conferir rotas, como Wendy. Caminhei rápido para alcançar os pontos desejados, como Geiziane. Viajei em pé no MOVE, como Glória. Levei comigo uma fruta para fazer um lanche, como Flor. Li em momentos de espera, como Juliana. Contratei os serviços de uma van para voltar em casa em segurança, como Cristiane. Esperei por tempos a

---

<sup>149</sup> A quantidade de usuários do aplicativo permite ao sistema atualizar o horário preciso para veículos que estão adiantados ou, que por algum motivo, sofreram algum atraso.

fio até conseguir subir em um ônibus, como Ângela e Elisangela. Precisei sair com antecedência para garantir que chegaria na hora certa, como Márcia. Segui em ônibus MOVE lotados que, em certos momentos, não paravam para pegar mais passageiros, como Fátima. Desci na estação SENAI e caminhei por mais um trecho do caminho para chegar no meu destino, como Maria Flora. Também pedi caronas para voltar para casa acompanhada e rapidamente, como Karina.

Tal como aconteceu com as minhas entrevistadas, meu uso do MOVE não foi isolado de outras formas de deslocamentos e tampouco de estratégias para garantir conforto e segurança, para salvar dinheiro e para gerir meu tempo da melhor maneira possível. O medo a respeito do assédio e da violência sexual também veio à tona quando presenciei, durante o trabalho de campo, um caso de assédio. Eu não soube bem como reagir diante dessa situação. Além do assediador havia outros dois homens comemorando e rindo do que estava acontecendo, de modo que temi pela minha própria segurança. Mesmo tendo facilidade para me expressar na língua portuguesa, apesar do fato de eu ser estrangeira, senti-me em desvantagem. Eu preferi fugir da situação e, por isso, decidi subir no próximo ônibus que apareceu, do mesmo modo que reagiu Juliana ao perceber uma situação de perigo na estação em que a jovem aguardava sua linha.

Mesmo conseguindo me identificar com as mulheres que entrevistei, existem pontos nos quais minha experiência difere significativamente das de muitas delas. O fato de ser uma estudante solteira e em um país alheio fez com que a minha maior preocupação e cuidado fosse comigo mesma, aspecto este que contrasta com a situação da maioria das mulheres que possuem compromissos familiares. Algumas destas recebem o apoio da família para aumentarem sua mobilidade, enquanto outras precisam cuidar do lar e de familiares. O cuidado é uma esfera que não tem condicionado minhas escolhas e estratégias de mobilidade em Belo Horizonte, como ocorreu com tantas entrevistadas. Antes de vir estudar, em Lima, eu visitava minha avó e em várias ocasiões a acompanhava ao médico ou para resolver pendências específicas. Como nos meses anteriores à minha vinda ao Brasil eu havia parado de trabalhar, isso facilitava que eu optasse por ir à casa dela em horários mais flexíveis. Em Belo Horizonte, por outro lado, o máximo que eu fiz foram algumas concessões com meus colegas de apartamento, além de me dedicar a limpar as áreas comuns um final de semana a cada mês, tarefa que era revezada entre os moradores. À parte do cuidado das áreas comuns, eu me ocupava com meu quarto e minha alimentação em horários flexíveis.

### III

Como fazer com que mulheres, para quem eu era uma completa estranha, confiassem em mim a ponto de relatarem suas experiências? Mesmo que o tema da mobilidade cotidiana pareça ser, a princípio, algo menos invasivo, ainda assim eu precisava de informações de cunho pessoal, sobretudo, referentes às suas rotinas diárias. Para tornar possível uma condição mais confortável ao exercício da entrevista, procurei desenvolver uma série de estratégias para entrar me colocar em contato com possíveis entrevistadas. Por uma questão prática, a princípio evitei me aproximar de mulheres viajando em grupos, dada a dificuldade de organização na hora de formular perguntas. Algumas mulheres, as mais jovens em geral, viajavam em grupos, falando e rindo ao entrar nas estações. Em certas ocasiões era evidente que uma das mulheres estava exercendo o papel do cuidado: vi mulheres adultas acompanhando idosas e jovens, casais de idosos se preocupando um com o outro e mulheres com bebês no colo. Só houve três exceções ao procedimento de entrevistar mulheres que viajassem sozinhas. O primeiro caso foi o da Marlene, que estava acompanhada da sua neta na hora da entrevista. O segundo foi o da Ângela. Eu a abordei quando estava ingressando em uma fila na estação Tupinambás. Em algum momento, no meio da entrevista, sua filha Elisângela fez um comentário para ajudar a clarificar o assunto sobre o qual Ângela estava falando. Foi quando percebi que elas estavam viajando juntas. Elisângela comentou sobre a própria experiência e perguntei se podia entrevistar as duas ao mesmo tempo. Finalmente, na entrevista com Flor, que também começou em uma fila, fomos interrompidas brevemente quando uma segunda mulher a cumprimentou. A senhora em questão era uma vizinha. Depois de explicarem que frequentemente se encontravam nas suas viagens da região metropolitana até o centro de Belo Horizonte, a recém-chegada entrou na fila e entrevista continuou normalmente após essa intervenção.

Todas as outras entrevistas aconteceram com mulheres que viajavam desacompanhadas. Ao apresentar o tema da pesquisa, eu falava sempre que procurava conhecer como nós, mulheres, utilizávamos o sistema. Talvez o fato de ter me incluído como usuária do sistema tenha despertado algum tipo de identificação. Contudo, a cada duas mulheres que tentei entrevistar, uma se recusou. Em alguns casos a rejeição deveu-se a ao fato da mulher consultada não ser usuária recorrente do MOVE e, portanto, estava utilizando-o por alguma eventualidade. Em outro caso, aproximei-me de uma mulher que estava na fila aguardando o ônibus e que, a princípio, tinha concordado em participar na entrevista. Porém, sua linha havia chegado e, para cumprir com meu trabalho, eu teria de furar a fila. Como essa

conduta não seria bem recebida pelos demais usuários do sistema, acabei optando por recuar. Em certas situações, após a apresentação do objetivo de minha pesquisa, houve quem se sentisse desconfortável com a ideia de narrar sua vida cotidiana para uma estranha. O meu pedido para utilizar um gravador para registrar a conversa inibiu uma jovem a ponto desta não mais aceitar conceder a entrevista. As idosas foram a faixa etária que mais se recusou a ser entrevistada por mim. Uma delas explicou que temia “falar bobagens” e por isso preferia não responder às perguntas. Mas também fui rejeitada por mulheres mais jovens. O receio ante à presença de uma desconhecida fez com que jovens e adolescentes se recusassem a colaborar. Este medo não é casual. Durante o primeiro capítulo foi discutida a importância da segurança na modelagem das viagens feitas pelas mulheres e durante a análise foram listadas uma série de estratégias usadas pelas entrevistadas para aumentarem sua sensação de segurança.

Diante da rejeição – factual e potencial –, estive à procura de táticas que me ajudassem a estabelecer uma conexão positiva com as mulheres de quem me aproximava. No segundo dia de entrevistas, durante a tarde, eu já havia andado por várias horas no sistema procurando, sem sucesso, entrevistar alguma mulher. Em certo momento me aproximei de uma usuária e me apresentei. Quando descrevi o foco da minha pesquisa e o meu interesse por entrevistá-la, senti receio por parte da minha interlocutora. Nesse momento, para tentar quebrar romper com a tensão, contei a ela que eu era uma espécie de camelô das entrevistas. Expliquei que, igual aos camelôs, eu subia nos ônibus e descia nas estações. Mas ao invés de vender doces e guloseimas, eu fazia entrevistas. Concluí essa ideia dizendo que nem todas as mulheres aceitavam ser entrevistadas e que, assim como um camelô costumava agir, quando alguém me rejeitava eu perguntava à mulher ao lado se esta poderia me ajudar. A mulher riu com a comparação e a entrevista finalmente aconteceu. A partir desse momento utilizei essa estratégia várias vezes. Sinto que o fato de ter apelado a uma personagem familiar ao sistema MOVE<sup>150</sup> pode ter ajudado a quebrar o gelo com as entrevistadas.

Outra questão que despertou simpatia e curiosidade entre algumas entrevistadas foi o fato de eu ser peruana. No primeiro dia de entrevistas fui perguntada sobre onde eu havia nascido. Quando respondi “do Peru”, a mulher ficou surpresa e perguntou algumas coisas sobre mim e a respeito da minha estadia no Brasil. Essa não foi a única vez em que me perguntaram pela minha origem. Sabendo que meu sotaque eventualmente me delataria,

---

<sup>150</sup> Os camelôs são um personagem recorrente do sistema MOVE. Estes comerciantes ambulantes transitam no sistema acessando os ônibus com a expectativa de vender algum dos seus produtos aos passageiros. Depois de percorrerem todo o ônibus descem em alguma estação e aguardam a chegada de outro veículo. O trabalho de Bruna Cordeiro (2017) “Vendedores ambulantes no sistema BRT MOVE: regulações e práticas da venda em movimento”, constitui importante investigação acerca desta figura.

eventualmente comecei a me apresentar com uma estudante peruana desde o começo. Em vários encontros isto suscitou uma conversação prévia à entrevista em si mesma, criando um ambiente mais confortável entre mim e as mulheres.

#### IV

Para algumas mulheres as entrevistas foram utilizadas como um espaço de denúncia e de propostas. Aurora, por exemplo, quando perguntada se havia alguma questão que não tivesse sido abordada durante a conversa, disse acreditar que o sistema deveria ser ampliado e o serviço melhorado. Marli, em tom de confiança, comentou que esperava que a minha pesquisa ajudasse com a criação de novas linhas ou o fornecimento de mais ônibus. As linhas que geralmente acessa passam em intervalos demasiadamente espaçados, o que poderia explicar sua solicitação. Finalmente Fátima, após relatar que a linha 62, a qual utiliza diariamente para ir para o trabalho, tem os seus serviços saturados, sugeriu que melhoria do sistema passava pela ampliação do número de veículos que circulam, além da criação de serviços especiais para doentes. Pensando nos idosos, com seus problemas de incontinência, explicou que poder-se-ia implementar ônibus com banheiros para pacientes com tais necessidades. Embora o foco deste trabalho não seja a observação de potenciais melhorias para o sistema, as perguntas e a consequente narração das próprias experiências despertaram essa inquietude nas entrevistadas.

No meu caso as entrevistas despertaram novos questionamentos. O mais saliente foi a respeito da diversidade de expressões sobre ser mulher. A maioria das mulheres entrevistadas pareciam se identificar como heterossexuais. Muitas delas tinham namorado, eram casadas ou separadas. Isto, em si mesmo, não quer dizer que todas as mulheres fossem, efetivamente, de uma orientação sexual determinada, mas me fez pensar a respeito das mobilidades de mulheres que não se identifiquem ou que não sejam percebidas como mulheres pelos padrões tradicionais. Além dos problemas e das situações que as entrevistadas narraram enfrentar, que fatores específicos poderiam influenciar os padrões de mobilidade de mulheres transexuais, transgêneros ou portadoras de outras orientações?<sup>151</sup>

---

<sup>151</sup> O mesmo vale para a questão da raça. Mesmo a reconhecendo no primeiro capítulo como um fator que influencia a maneira como as pessoas performam suas mobilidades, neste trabalho não foi realizada uma problematização mais detida sobre essa dimensão. A escolha por entrevistar diferentes tipos de mulheres segundo sua idade e o tipo de serviço utilizado foi consciente, assim como exclusão de outras variáveis, como a raça ou grau de escolaridade.

Dentre as inquietudes que permaneceram comigo, a segunda que mais ressoou foi a respeito das mobilidades relativas ao lazer. As saídas e atividades por motivos religiosos estiveram presentes nos relatos de onze mulheres de diferentes idades. Apenas duas jovens declararam ter saído ou encontrado com amigos no final de semana anterior ao da entrevista – Elen e Juliana. Dentre as adultas apenas duas – Wendy e Cristiane – mencionaram frequentar *shoppings* para se distrair e outras poucas mulheres – como Regina, Andrea, Ângela ou Elisangela – citaram eventualmente realizar passeios ou saídas. Nenhuma das idosas relatou atividades deste tipo. Quais são as condições que estão por trás da decisão de sair para se divertir? Quando estas se cumprem, como se divertem as mulheres? Onde o fazem? Quais são os padrões de mobilidade quando se realizam atividades de lazer? Para três das mulheres – Regina, Ângela e Elisangela –, as saídas com a família para comer alguma coisa especial eram realizadas em lugares próximos ao lar, os quais eram acessados a pé. Uma coisa que chamou a minha atenção foi o fato do MOVE ter sido mencionado como modo de transporte utilizado para o lazer por três das oito mulheres mencionadas. Este fato me permite pensar que, sob condições adequadas, o sistema tem potencial para a promoção deste tipo de viagens.

## V

Finalizadas as entrevistas, quando olhei para o meu corpus uma peculiaridade imediatamente me inquietou. Praticamente metade das entrevistadas – ou seja, onze das vinte e três usuárias do MOVE –, possuíam a mesma ocupação: empregadas domésticas. Assim, percebi a existência, dentro do meu trabalho, de um grupo à parte e significativo de mulheres que utilizam o BRT belo-horizontino. Devo ponderar que, exceto pela divisão por faixas etárias e por subsistema do MOVE, não utilizei nenhum outro critério para filtrar a seleção de mulheres a serem entrevistadas. Além disso, reconheço também que minha proposta de análise tinha um foco qualitativo, mesmo oferecendo parâmetros para uma avaliação quantitativa. Nesse sentido, por um lado, a amostra de mulheres utilizada fornece informações muito interessantes a respeito da multiplicidade de formas possíveis a partir das quais as mulheres encaram a problemática da mobilidade. Por outro, no entanto – dada a extensão do número de mulheres que residem na Grande Belo Horizonte, em geral, e de usuárias do sistema MOVE, em particular –, a amostragem pode ser considerada pequena quando se pretende promover generalizações de caráter estatístico. Assim, tenho ciência de que a grande presença de empregadas domésticas pode ser produto de uma insuficiência no trabalho de campo. Mas, ainda que eventualmente o seja, a mim essa presença ainda parece algo muito



significativo sob diversos sentidos. Primeiro por me mostrar o quanto este tipo de profissão, associada intimamente à figura da mulher, ainda é tão presente na estruturação da sociedade brasileira – o que certamente não se trata de uma exclusividade local, mas diz respeito a uma realidade comum a muitos países latino-americanos. Em segundo lugar, o movimento empreendido pelas empregadas domésticas é bastante marcado e me reafirma, na prática, a desigualdade de condições materiais que caracteriza a sociedade brasileira. Marcado, na minha avaliação, porque o sentido do seu fluxo reforça a diferenciação entre periferia e centro: as mulheres que exercem essa atividade trabalham tanto nas regiões periféricas do interior do município de Belo Horizonte como nas das cidades de seu entorno. A capital mineira, conforme pude testemunhar, atrai uma parcela significativa da mão de obra doméstica que mora nas demais cidades da região metropolitana.

Apenas uma empregada doméstica, conforme apontei, trabalha nas imediações de sua própria casa. Como o MOVE é pensado, principalmente, para promover a ligação entre as regiões mais distais e o centro, sobretudo em função das atividades produtivas, a presença de empregadas domésticas no interior do sistema não chega a ser uma surpresa, afinal, uma parte significativa do seu contingente está localizado justamente nas regiões limítrofes de Belo Horizonte. Também pude observar que, apesar da recente tentativa por parte do governo em ampliar os direitos desta categoria, ainda hoje este trabalho costuma ser exercido nos limites estreitos da informalidade – o que torna essas mulheres mais vulneráveis social e economicamente. Assim, apenas Regina, a exceção das exceções, mencionou ter um trabalho com carteira assinada – vale lembrar que Regina é a única empregada que relatou trabalhar em um local próximo à sua casa, o qual podia acessar através da caminhada. Contudo, ainda assim a mesma Regina faz parte da regra, uma vez que concilia o trabalho formal com um informal para aumentar sua renda – a empregada em questão dorme uma noite por semana na casa dos patrões informais.

Outro dado significativo sobre a questão das empregadas domésticas consiste no fato de que das onze entrevistadas que possuem esta ocupação, apenas três possuem rendimentos superiores à média per capita do estado de Minas Gerais, que utilizei como corte para a avaliação da dimensão econômica em minha dissertação. Esse número ressalta a baixa remuneração associada a essa atividade. Dessas três, uma recebe um valor superior ao corte por combinar o trabalho como empregada com a aposentadoria. Tenho ciência de que a remuneração dessas profissionais pode ser ainda mais baixa, pois o valor de referência para o corte da pesquisa constitui um teto, que, com frequência, não corresponde ao valor efetivo que as entrevistadas pertencentes a essa categoria recebem ao final do mês.

A situação das empregadas domésticas, em minha compreensão, guarda consigo uma ambivalência notável. Por um lado, compreendo que o exercício dessa atividade promova uma autonomia econômica a de tais mulheres. Trata-se de uma fonte de renda que, embora baixa, ajuda-as a manterem seus lares – seja complementando a renda de seus maridos, seja constituindo o principal ingresso de recursos no lar, como aconteceu em muitos dos casos observados. Por outro lado, é preciso enfatizar que também se trata de um lugar social muito específico. Um primeiro aspecto que ajuda a entender melhor qual é o lugar do qual quero falar pode ser encontrado em pesquisas que observam continuidade de certas condições de trabalho entre a escravidão e o trabalho doméstico.<sup>152</sup> Um traço que corrobora essa conexão diz respeito à identidade étnica de tais mulheres que, em grande parte das vezes, são negras ou mestiças. Se no âmbito da escala dos gêneros as mulheres tendem a ocupar um lugar inferior ao dos homens no que concerne a questões como salário e poder, quando se inter cruza o gênero com a dimensão étnica os resultados são ainda mais problemáticos, afinal, as mulheres negras ocupam o quarto posto no quesito salário quando comparadas aos homens brancos, mulheres brancas e homens negros. O segundo aspecto, por sua vez, complementa o primeiro na medida em que o lugar em questão corresponde à própria institucionalização, no âmbito do capitalismo, do trabalho reprodutivo.

Parece-me interessante observar na prática, a partir do meu tema de pesquisa, como o processo de emancipação social das mulheres não é apenas incompleto, mas além disso, desigual. E um foco interessante para observar essa questão diz respeito às dinâmicas de interdependência que possibilitam uma maior mobilidade espacial e social às mulheres, tendo em mente a sobrecarga de trabalho com a manutenção da divisão sexual do trabalho. Essa interdependência se expressa de maneiras diferentes a depender do lugar social ocupado pela mulher. Durante meu trabalho relatei várias das dinâmicas de interdependência das quais as minhas entrevistadas participam. Algumas delas liberam a mobilidade de familiares enquanto outras são ajudadas por seus entes mais próximos a expandir sua própria mobilidade. No entanto, no caso das empregadas domésticas o paradoxo consiste no fato de que sua mobilidade potencial consiste no exercício de uma imobilidade. Assim, essas trabalhadoras proporcionam a liberação de outras mulheres, portadoras de recursos econômicos. Estas últimas, contudo, ao abrir mão das tarefas domésticas possuem seu tempo livre para um tipo de desenvolvimento social ao qual as primeiras estão vedadas, o que reforça a assimetria de poder existente entre as mulheres. O direito à preguiça – o qual defende Paul Lafargue (1999)

---

<sup>152</sup> Para se aprofundar sobre este assunto, consultar Bergman de Paula Pereira (2011), Lilhana Belardinelli (2009) e Marise Vicente de Paula (2012).

em seu provocativo manifesto – não é apenas um direito a preguiça em si mesma, mas, em última análise, reforça a dimensão constitutiva e produtiva do tempo livre nas dinâmicas de perpetuação social. Suspeito, assim, que o tempo livre também deve ser considerado como um recurso e, como tal, está socialmente distribuído de maneira desigual.

O movimento que construo é interessante, sobretudo, porque ajuda a problematizar a noção de motilidade de Vincent Kaufmann, Manfred Bergman e Dominique Joye (2004) segundo a qual a capacidade de se mover pelo espaço estaria correlacionada, de maneira proporcionalmente direta, à mobilidade social. Creio que exista uma ambiguidade na maneira como Kaufmann et al. (2004) abordam o assunto porque os autores não definem muito claramente a natureza da mobilidade espacial. Quando a avaliamos em termos quantitativos o paradoxo se instaura, uma vez que as empregadas domésticas possuem um alto grau de mobilidade espacial. Os dados da minha pesquisa mostram que muitas dessas mulheres percorrem distâncias consideráveis para alcançar seus locais de trabalho. Porém, essa maior mobilidade geográfica não se traduz em uma mudança concreta no patamar social que as trabalhadoras domésticas ocupam. Uma mirada qualitativa, contudo, ajuda a relativizar a questão da mobilidade. E a ocupação constitui o primeiro fator para tentar desfazer esse falso nó, afinal, o trabalho que tais profissionais exercem tem uma natureza imóvel: subsidia o movimento potencial de outras pessoas, preenche uma parte significativa de seu tempo – ainda mais quando se tem em vista a mobilidade completa desde o sair da casa até o momento em que se volta ao lar –, tem caráter prioritariamente informal, remuneração variável e geralmente baixa. Assim, a mobilidade social potencial fica refreada e a manutenção da desigualdade tende a se reproduzir.

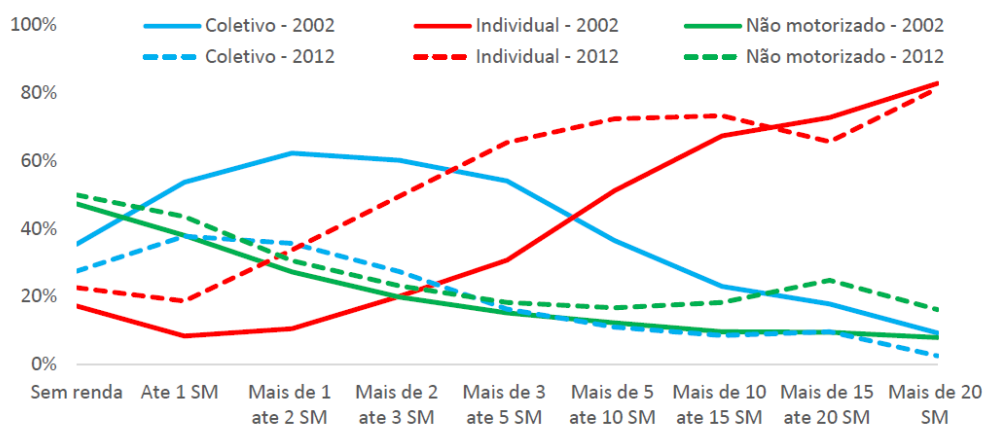
Não posso afirmar, mas posso supor que, nesse caso, a estrutura MOVE seja sintomática dessa desigualdade social e econômica. Um indício que me leva a crer nessa hipótese é o fato de que ao mencionar seus rendimentos mensais, nenhuma das mulheres que tem renda superior à média per capita do estado de Minas Gerais deu mostras de que sua remuneração ultrapasse com folga o corte dos R\$ 1.200,00.<sup>153</sup> Para efeito de comparação, dois salários mínimos no Brasil estão próximos ao valor de R\$ 2.000,00. Não encontrei, durante o campo, mulheres das camadas socioeconômicas superiores. Embora o baixo número de casos analisados – quando comparado à quantidade total de usuárias do MOVE –, seja um fator de ponderação, não deixa de ser um indício interessante. Afinal, onde estaria e como se moveria a maior parte das mulheres pertencentes aos estratos mais altos? Talvez não residam nas

---

<sup>153</sup> Com exceção de Wendy e Maria Flora, as mulheres que indicaram ter um salário superior aos R\$ 1.200,00 precisaram que o valor não era muito mais alto do que este montante.

regiões mais periféricas da cidade. Caso residam, talvez utilizem transporte privado. Caso utilizem o MOVE, talvez o façam na condição de estudantes. São possibilidades que não podem ser desconsideradas. Diante disso, uma questão interessante que se coloca, portanto, consistiria em investigar quem são as pessoas que utilizam o MOVE, de maneira a observar se há uma concentração de usuários localizados nos estratos socioeconômicos mais baixos ou se existe algum tipo mais consistente de heterogeneidade de perfil de uso. Dados referentes às pesquisas OD 2002 e 2012, trabalhados pelo o PlanMob-BH 2030 (2017), parecem apontar nesta direção:

Gráfico 8 - Divisão modal por faixa de renda 2002 e 2012



Fonte: BHTRANS (2017, p. 17)

Recuperando o fio da meada, é possível admitir que Kaufmann et al. (2004) não considerassem a mobilidade performada pelas empregadas domésticas como ampliada, visto que, apesar da distância percorrida a mesma é engessada sob a forma de movimentos pendulares voltados ao exercício laboral. Nas outras esferas de mobilidade, conforme tentei enfatizar, parece que o movimento potencial das mulheres entrevistadas – e das empregadas domésticas, em particular – é muito restrito. Surpreendi-me em ver como são limitadas e esporádicas as opções de lazer e divertimentos mencionados. Por outro lado, visitas a familiares e parentes, quando estes residem em uma região muito distante, são esporádicas por conta do investimento financeiro necessário para chegar a estes lugares, como o caso de Glória bem ilustrou.

Ainda que o recorte do meu trabalho não seja propriamente o de trabalhadoras domésticas, penso que este foi um achado muito interessante no âmbito da minha pesquisa.

Esta retomada é interessante porque ajuda a colocar o tema da mobilidade das mulheres em perspectiva ao mesmo tempo em que sumariza o percurso teórico-analítico que realizei.

## VI

Quem me conhece certamente sabe o quanto sou apaixonada pelo teatro. Há um tempo assisti a um filme muito tocante chamado *Sinédoque, Nova Iorque* (2009), cujo núcleo da trama era a ambientação de uma montagem teatral. Menciono esse filme porque ele guarda um paralelo importante acerca do que desejo falar neste momento da reflexão. A encenação da peça de teatro realizada pelo protagonista da narrativa tinha uma peculiaridade: como queria se aproximar da vida de uma maneira muito profunda, a peça se tornou um ensaio perpétuo, sendo a todo instante reformulada, de maneira que sua execução era a própria provisoriamente e, assim, a montagem jamais alcançava a condição de uma obra pronta, acabada. O texto que aqui escrevo, por um lado, mostra que a minha dissertação tem uma forma final. Por outro, o processo da pesquisa se revela, para mim, tal como a peça perpetuamente encenada, uma vez que durante esta empreitada minhas percepções sobre meu objeto e meu fazer sofriam reformulações. A Alexandra da escrita das considerações finais tem uma consciência diferente da Alexandra que, meses atrás, foi a campo realizar sua entrevista itinerante. Logo, creio ser importante, também, realizar uma autocrítica sobre alguns aspectos da minha dissertação. Não se trata de apontar para falhas do meu trabalho, mas para limites e limitações inerentes ao cumprimento desse compromisso.

Muitas vezes, a percepção é posterior à possibilidade de se refazer o trabalho e apenas atentamos para alguns detalhes quando não mais são possíveis contorná-los. A este respeito gostaria de comentar brevemente sobre dois assuntos que a Alexandra de hoje teria problematizado de uma maneira diferente daquela Alexandra que começou essa jornada. O primeiro deles se refere ao parâmetro de renda adotado para explorar a mobilidade das mulheres desde uma perspectiva econômica. Em comum acordo com a minha banca de qualificação, definimos que o critério seria a renda mensal média per capita do estado de Minas Gerais. Assim o fizemos por uma questão prática: deixar as entrevistadas menos constrangidas ao abordarem um assunto tão delicado quanto sua percepção de ganhos. Se por um lado esta estratégia foi bem sucedida, afinal, nenhuma das entrevistadas se negou a comentar essa questão, por outro, pareceu-me potencialmente problemática. Ao resolver adotar o corte em dois estratos econômicos de referência, a simplicidade do modelo talvez tenha limitado a complexidade da questão. Diante disso, a única categoria de reagrupamento

das avaliações das usuárias que, segundo meu entendimento, não possui uma interpretação muito clara foi justamente a renda mensal. O fato de adotar uma quantidade maior de estratos não necessariamente modificaria o resultado, pois reconheço que, no limite, a renda das mulheres possa realmente não ter nenhuma influência significativa na avaliação que as usuárias fazem do MOVE. Porém, como a dúvida persiste, provavelmente hoje eu adotaria a opção de realizar o corte usando como unidade de referência o salário mínimo – com as devidas ponderações intermediárias. Talvez esse corte implicasse uma maior sensibilidade na avaliação desta categorização de avaliações. Até porque percebi na condução das entrevistas que o assunto dos rendimentos não é um tabu tão grande como eu pensava, pois muitas das entrevistadas falaram sobre seus salários de forma bem tranquila.

A segunda questão, que só me ocorreu quando o trabalho de campo estava chegando ao seu fim, foi a curiosidade em saber quem financia o pagamento das tarifas das mulheres entrevistadas. Ao escutar o áudio da entrevista com Ângela e Elisangela, mãe e filha, eu me dei conta que elas começaram a puxar a conversa para um assunto interessante, que a princípio havia fugido do meu radar. Afinal de contas, a renda com transportes, caso não tenha uma fonte externa de pagamento – expressa, em geral, por um vínculo empregatício – também influi de maneira direta nas escolhas de mobilidade realizadas pelas mulheres. Essa questão, a meu ver, adquire ainda mais importância quando tenho em mente as trabalhadoras domésticas, que constituíram o tipo de ocupação mais recorrentemente mencionado pelas entrevistadas. Isso porque na grande maioria dos casos relatados esses trabalhos tem um caráter informal. O preço da mobilidade, para tais trabalhadoras, adquire um significado particular, pois condiciona o vínculo entre empregado e empregador, considerando os dois polos da questão. Dessa maneira, pergunto-me internamente para quais mulheres e em que circunstâncias seria válido, por exemplo, sair no prejuízo e embutir o preço do transporte no valor do salário, uma questão que me chama ainda mais atenção no caso das mulheres moradoras da região metropolitana que arcam com tarifas muito maiores e com frequência ainda tem de pagar bilhetes adicionais por causa da inexistência de qualquer integração tarifária entre os sistemas metropolitano e municipal. Por outro lado, como a oferta por esse tipo de emprego costuma ser alta, os empregadores costumam conseguir barganhar melhor essa questão – seja evitando pagar pelo transporte ou, ao menos, pagando trabalhadoras cujas despesas em questão tenham um valor menor.<sup>154</sup> No âmbito da informalidade, penso que esse

---

<sup>154</sup> Recentemente, no dia 5 de fevereiro de 2018, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) anunciou um corte de orçamento de 40% neste ano. Esta medida atingirá o funcionamento dos sistemas de metrô em diferentes cidades do país, incluindo Belo Horizonte. Na capital mineira o serviço do metrô será reduzido aos

poder de barganha pode fazer com que os baixos salários recebidos por essas mulheres sejam, na prática, ainda menores. Afinal, por precisarem trabalhar, muitas vezes tais mulheres podem aceitar condições insatisfatórias de remuneração. Creio que, em parte, isso também ajuda a entender a imobilidade social das empregadas domésticas apesar da quantitativa mobilidade espacial. Por conta dessas problemáticas, caso eu estivesse hoje planejando a minha dissertação, certamente abordaria a fonte de financiamento do transporte das entrevistadas.

## VII

Assim como as viagens possuem motivações que merecem ser colocadas em relevo, esta pesquisa também é fruto de uma viagem não apenas física – afinal, vim do Peru para realizar o mestrado –, mas também prática e teórica.

Meu interesse pela temática da mobilidade – e as suas implicações na vida social – começou muito antes de eu sequer começar minha graduação. Há cerca de quinze anos, em uma noite após voltar de uma aula de antropologia urbana minha mãe mencionou um dado que havia mexido bastante com ela: nos centros comerciais liminhos havia mais espaço destinado à área de estacionamento do que áreas efetivamente construídas. Aquela informação também chamou minha atenção e me fez ver o transporte privado com outros olhos, pois entendi que ele tinha um lugar privilegiado no planejamento urbano.

Anos depois, quando entrei na faculdade e fazia as matérias do curso de Sociologia, comecei a me importar mais com o transporte público. Eu o utilizava todos os dias para frequentar as aulas e era testemunha dos problemas que a informalidade me acarretava como usuária, assunto que era matéria de denúncias na imprensa: viaturas velhas, enferrujadas e desconfortáveis, conduzidas a grande velocidade por motoristas despreocupados, quebrando regras e ocasionando acidentes. O contato com outras perspectivas, contudo, ampliou a minha percepção do problema: para trabalhar, os motoristas alugavam os veículos e além disso

---

horários de pico – durante a manhã no intervalo entre às cinco horas e trinta minutos e às oito horas e trinta minutos e, no final do dia, entre às dezessete horas e trinta minutos e às 19h30). Com a redução da verba os serviços do metrô de Belo Horizonte poderiam ser suspensos definitivamente em junho de 2018. Extraído de <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/orcamento-da-cbtu-para-2018-cai-cerca-de-40-e-pode-afetar-metro-de-belo-horizonte.ghtml>. Consultado em 07/02/2018.

Estas medidas podem afetar as práticas e estratégias de mobilidade de várias das mulheres que entrevistei durante a realização do mestrado. Assim, por exemplo, Ilse não conseguirá economizar alguns reais utilizando o metrô ao término do seu trabalho. Maria Flora, que o utiliza frequentemente para realizar sessões de acupuntura, precisará recorrer ao uso de ônibus. Cabe mencionar que a missionária avalia como pouco práticas as rotas de ônibus que a conduzem desde o bairro Liberdade até o bairro Santa Efigênia. Com a reprogramação inicial dos horários do metrô, os deslocamentos de Cristiane usando este modal não serão afetados. Porém, caso as operações do metrô sejam encerradas a estudante será obrigada a encontrar outro meio de transporte para chegar às suas aulas.

deviam arcar com os custos de manutenção do carro e com potenciais multas referentes às infrações que cometiam. Ademais, também não parecia existir um controle mais rígido por parte da Prefeitura nem do Ministério de Transporte. Assim, novas linhas apareciam e, com cada novo velho veículo circulando, multiplicavam-se os problemas em Lima.

Mais tarde participei de aulas com o mesmo professor que havia chamado a atenção da minha mãe sobre os estacionamentos nos *shopping centers* anos antes: Pablo Vega Centeno. Acompanhei três disciplinas ministradas por Pablo – Sociologia Urbana, Prática de Campo e Cidades Sustentáveis na América Latina – que fizeram o meu amor pela cidade e pelas temáticas urbanas crescerem e ganharem uma forma mais definida. Nestas aulas me tornei mais curiosa a respeito das questões mais cotidianas e sobre como os grandes problemas das cidades afetavam diretamente as vidas dos cidadãos, compreendidas em sua singularidade.

Ao fim da graduação minha trajetória profissional afastou-se desses temas que tanto me interessavam. Trabalhei em um programa de desenvolvimento em educação, colaborando com pesquisas socioambientais para um programa de proteção e revalorização do patrimônio cultural e realizando pesquisa de mercado de trabalho para recém-graduados. Contudo, quando comecei a pensar em realizar uma pós-graduação, os antigos temas que me inquietavam reapareceram. Era 2014, por motivos pessoais, eu queria morar em Belo Horizonte. Nesse ano também era inaugurado o MOVE, um sistema com grandes problemas e críticas, assim como havia ocorrido em Lima com a implantação do Metropolitano em 2010. Este fato chamou a minha atenção. Assim, comecei a pensar sobre o BRT como um problema de pesquisa. Eu queria saber como a implementação de um novo sistema de transporte impactava a vida das pessoas. Por conta disso, comecei a ler mais sobre questões relativas ao transporte e em tais materiais era possível notar a existência de diferenças nas maneiras com que homens e mulheres se moviam pelo espaço urbano.

Com um potencial tema em mente, procurei docentes com interesses semelhantes aos meus na PUC-Minas e na UFMG. Inicialmente, destacaram-se dois nomes: os das professoras Luciana de Andrade e Ana Marcela Ardila. A professora Luciana, nesse momento, estava realizando seu pós-doutorado e me indicou a professora Juliana Jayme, que nesse momento era coordenadora do PPGCS. Reuni-me com ambas as professoras, falei sobre o meu interesse e estas me deram novas luzes. Juliana, inclusive, comentou sobre a existência da bolsa PEC-PG para alunos estrangeiros, como era meu caso. Embora naquele ano já fosse tarde para participar do processo seletivo, eu poderia tentar no ano seguinte. Ana Marcela, por sua vez, me apresentou à professora Candice Souza, que estava pesquisando juntamente com ela



temáticas sobre mobilidade e, em particular, mobilidades performadas por mulheres. Ambas as professoras alentaram-me e motivaram-me a desenvolver meu projeto de pesquisa.

Inicialmente este projeto foi concebido de maneira a realizar uma avaliação comparativa entre os usos do BRT por parte de mulheres limenhas e belo-horizontinas. Foi com base nesta proposta que fui aceita na PUC-Minas e ganhei a bolsa no PEC-PG. O projeto era bastante ambicioso: eu desejava aplicar a ferramenta utilizada por Paola Jirón nas pesquisas de mobilidade que esta realizou em Santiago do Chile, o *sombreamento*. Enquanto começava a construir minha vida em Belo Horizonte, fui convidada por um colega para a celebração de uma missa no Museu das Favelas e Quilombos Urbanos (Muquifu). Lá tive contato com várias mulheres moradoras do Morro do Papagaio. Assim, comecei a frequentar o espaço para conhecer mais mulheres e dar início às entrevistas e aos acompanhamentos. Nos meses em que frequentei este espaço não consegui encontrar ninguém que utilizasse o MOVE. No entanto, essa experiência serviu para que eu expandisse minha perspectiva acerca dos problemas no uso do transporte público em Belo Horizonte. Nesse período, fiz amizade com várias mulheres que trabalham como empregadas domésticas na região Centro Sul da cidade. Ao entrevistar uma delas, a Ana, comecei a entender a caminhada não só como uma escolha mas também como uma imposição. Esta mulher, em particular, tinha dois trabalhos para poder sustentar o lar. Após deixar a favela a pé, Ana ia até seu primeiro trabalho de ônibus, para conseguir chegar dentro do tempo acordado. No entanto, para alcançar seu segundo serviço, mesmo precisando subir um morro, Ana se valia da caminhada com o objetivo de economizar a tarifa de R\$ 4,05. Conversar com estas mulheres me fez perceber as restrições no serviço de ônibus de vilas e favelas, cuja frequência e horário de operação eram bem limitados.

Meses depois, consegui realizar alguns dos acompanhamentos desejados – primeiro em Lima e depois em Belo Horizonte. Cada encontro me fez colocar a teoria e a metodologia em perspectiva. Paz, minha entrevistada limenha, disse não utilizar o BRT inicialmente porque não existiam linhas alimentadoras que servissem o bairro onde ela morava. Quando estes serviços foram implementados as viagens que ela fazia cotidianamente foram simplificadas. Quando precisou colocar sua filha em uma creche, preferiu escolher uma mais perto do seu trabalho, mesmo que fosse mais cara do que uma mais próxima de casa. Paz realizou esta escolha para não deixar de utilizar o BRT. De volta ao Brasil, adquiri o cartão Ótimo para acompanhar Francisca, moradora da cidade de Santa Luzia. Essa aquisição me fez refletir sobre o impacto do uso de dois cartões diferentes na economia das mulheres que habitam a região metropolitana e que trabalham no município de Belo Horizonte. Os horários

de Francisca eram mais flexíveis, e permitiam a ela cuidados a uma tia com problemas de saúde. Essa flexibilidade, contudo, se traduzia em certa instabilidade econômica. Assim, a falta de integração entre os serviços de transporte metropolitano e municipal atingiam o bolso de Francisca mais agudamente. Esta situação foi corroborada por Tália, moradora de Ribeirão das Neves. Recém graduada, os trabalhos que conseguia em sua área de formação, em cultura, eram sempre temporários e com poucas garantias ou benefícios laborais. Tália explicou-me que, sem contar com vale transporte, tinha que desembolsar mensalmente mais de trezentos reais em mobilidade. Por outro lado, muitos dos trabalhos que realizava obrigavam Tália ficar em Belo Horizonte durante a madrugada, o que dificultava seu retorno à casa pois as linhas alimentadoras deixavam de passar após meia-noite.

Embora enriquecedores, os acompanhamentos eram altamente desgastantes. Além disso, minha saúde mental sofreu em virtude da mudança para outro país e das demandas relativas à realização de um curso de pós-graduação. Como os objetivos propostos inicialmente iriam ultrapassar com minhas capacidades factuais de conduzir o barco a um porto seguro, a banca de qualificação sugeriu-me um recorte na pesquisa. Desse modo, Lima saiu do panorama e o foco foi colocado, exclusivamente, nas experiências das usuárias do sistema BRT belo-horizontinas. A metodologia também foi modificada, a fim de conseguir realizar uma pesquisa sólida no tempo disponível. Em meio a este cenário surgiu a entrevista itinerante e, a partir da implementação da mesma, construiu-se a dissertação que agora está em suas mãos.

## REFERÊNCIAS

- AGUIAR, N. Metodologias para o levantamento do uso do tempo na vida cotidiana no Brasil. **Revista Econômica**, v. v. 12, n. N°1, p. 64–82, 2010.
- ALEXANDRE, R. **Bus Rapid Transit (BRT) e mobilidade urbana no Rio de Janeiro**. Doutorado em Engenharia de Transportes—Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2014.
- ALVARADO, A. et al. **Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México**. Ciudad de México: ONU Mujeres, 2017.
- ALVES, A. E. S. Divisão sexual do trabalho: a separação da produção do espaço reprodutivo da família. **Trabalho, Educação e Saúde**, v. 11, n. 2, p. 271–289, ago. 2013.
- ANDRADE, T. **Mulheres no mercado de trabalho: onde nasce a desigualdade?** Brasília: Câmara de Deputados, 2016.
- AUGÉ, M. **Los “no lugares”: espacios del anonimato : una antropología de la modernidad**. Barcelona: Gedisa, 2001.
- BAKHTIN, M. **Marxismo e filosofia da linguagem: problemas fundamentais do metodo sociologico na ciencia da linguagem**. São Paulo (SP): Hucitec, 2006.
- BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. p. 23–42.
- BALBIM, R.; KRAUSE, C.; CUNHA LINKE, C. (EDS.). **Cidade e movimento: Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.
- BARBOSA, J. L. O significado da mobilidade na construção democrática. In: **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. p. 43–56.
- BÁRCENA, A. Prólogo. In: **¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad**. Libros de la CEPAL. Santiago de Chile: CEPAL, 2017. p. 19–21.
- BAUMAN, Z. **A arte da vida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BAYLINA, M. Metodología cualitativa y estudios de geografía y género. **Documents d’anàlisi geogràfica**, n. 30, p. 123–138, 1997.
- BECK, U. A reinvenção da política: rumo a uma teoria da modernização reflexiva. In: **Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Unesp, 1997.
- BECK, U. **Liberdade ou capitalismo: Ulrich Beck conversa com Johannes Willms**. São Paulo: UNESP, 2003.
- BECK, U. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. São Paulo: Editora 34, 2010.

- BECK, U.; BECK-GERNSHEIM, E. Individualization and “Precarious Freedoms”: Perspectives and Controversies of a Subject-Oriented Sociology. In: **Detraditionalization: critical reflections on authority and identity**. Cambridge, Mass: Blackwell Publishers, 1996. p. 23–48.
- BELARDINELLI, L. **Do serviço doméstico: cotidiano das criadas domésticas em Porto Alegre, 1880-1888**. Graduação em História—Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009.
- BERGER, P. L.; LUCKMANN, T. **A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento**. Petrópolis: Vozes, 2004.
- BHTRANS. **Balanco da mobilidade urbana de Belo Horizonte: 2016 (ano base 2015)**. Belo Horizonte: BHTrans, 2016.
- BHTRANS. **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte** BHTRANS, , 2017.
- BHTRANS; LOGIT ENGENHARIA CONSULTIVA. **Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte** BHTRANS, , 2010.
- BIELICH, C. **De las empresas de transporte público al Metropolitano: ¿una reforma de transporte en Lima?** Insitute de la ville en mouvement, , 2011.
- BOURDIEU, P. O campo científico. In: **Pierre Bourdieu. Sociologia**. São Paulo: Ática, 1983. p. 122–155.
- BÜSCHER, M.; URRY, J.; WITCHGER, K. (EDS.). Introduction: mobile methods. In: **Mobile methods**. Abingdon; New York: Routledge, 2011. p. 1–19.
- CAIAFA, J. **Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, RJ: 7Letras, 2013.
- CARMONA, M. Y. Marco analítico del sistema de Autobuses de Tránsito Rápido – BRT. **Revista de Direito da Cidade**, v. 9, n. 1, 2017.
- CARPIANO, R. M. Come take a walk with me: The “Go-Along” interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being. **Health & Place**, v. 15, n. 1, p. 263–272, mar. 2009.
- CHAGAS, L. **Critérios para definição de elementos de projeto de estações de corredores de BRT**. Mestrado em Geotecnia e Transporte—Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2014.
- CHENG, Y.-H.; CHEN, S.-Y. Perceived accessibility, mobility, and connectivity of public transportation systems. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 77, p. 386–403, jul. 2015.
- CORDEIRO, B. **Vendedores ambulantes no sistema BRT MOVE: regulações e práticas da venda em movimento**. Graduação em Ciências Sociais—Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.

CÔRREA, M. I. **No vai e VEM da mobilidade urbana: perspectivas discursivas dos sistemas de bilhetagem eletrônica**. Doutorado em Administração—Recife: Programa de PósGraduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco, 2013.

COUSTRAS, J. Territoires du quotidien et espaces sexués. Du voisinage résidentiel aux espaces d'anonymat. *Strates*, n. 14, p. 225–235, 2008.

CRESSWELL, T. Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 28, n. 1, p. 17–31, 2010.

CRESSWELL, T. Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, v. 35, n. 4, p. 550–558, 2011.

CROCETTI, Z. Urbanização e mobilidade em Curitiba: gênese, desenvolvimento e reflexões. *Geosul*, v. 29, p. 93–116, 2014.

DAMACENO, L.; CHAGAS, S. Evolução do direito trabalhista do empregado doméstico de 1916 a 2013 - PEC das domésticas. *Cadernos de Graduação. Ciências Humanas e Sociais*, v. 1, n. 17, p. 63–76, 2013.

DE BEAUVOIR, S. **The second sex**. London: Jonathan Cape, 1956a. v. I

DE BEAUVOIR, S. **The second sex**. London: Jonathan Cape, 1956b. v. II

DEL VALLE, T. Safety and coexistence: towards new forms of movement and living. In: Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2006. p. 105–122.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **A thousand plateaus: capitalism and schizophrenia**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1987.

DELYSER, T. (ED.). Flying: feminisms and mobilities – crusading for aviation in the 1920s. In: **Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects**. Farnham; Burlington: Ashgate, 2011.

DURÁN, M. Á. **La ciudad compartida: conocimiento, afecto y uso**. Santiago de Chile: Ediciones SUR, 2008.

DURKHEIM, É. **Suicide: a study in sociology**. London; New York: Routledge, 2002.

DURKHEIM, É. **Da divisao do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

FEATHERSTONE, M. **O desmanche da cultura: globalização, pós-modernismo e identidade**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

FIGUEROA, C.; WAINTRUB, N. Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 7, n. jan./abr., p. 48–61, 2015.

FRASER, N. Las contradicciones del capital y los cuidados. *New Left Review*, n. 100, p. 111–132, 2015.

- FREIRE FILHO, J. **Reinvenções da resistência juvenil: os estudos culturais e as micropolíticas do cotidiano**. Rio de Janeiro: Mauad X, 2007.
- FRITH, J. Splintered Space: Hybrid Spaces and Differential Mobility. *Mobilities*, v. 7, n. 1, p. 131–149, 2012.
- FURTADO, T. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília**. Mestrado em arquitetura e urbanismo—Brasília: Universidade de Brasília, 2010.
- GARCÍA ALONSO, L.; SÁNCHEZ, R. **El papel del transporte con relación a los Objetivos de Desarrollo del Milenio**NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura / Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, , 2012. Disponível em: <<http://repositorio.cepal.org/handle/11362/6363>>
- GIDDENS, A. **As conseqüências da modernidade**. 5. reimpr ed. São Paulo: Ed. UNESP, 1991.
- GIDDENS, A. **A transformacao da intimidade: sexualidade, amor e erotismo nas sociedades modernas**. Sao Paulo: Unesp, 1993.
- GÓMEZ, J. **La relación entre movilidad y anclajes: análisis de caso en la comuna de Huechuraba**. Maestría en Hábitat Residencial—Santiago de Chile: Universidad de Chile, 2016.
- GORNI, D. **Modelagem para operação de Bus Rapid Transit**. Mestrado em Engenharia—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010.
- GUSFIELD, J. R. **La cultura de los problemas públicos: el mito del conductor alcoholizado versus la sociedad inocente**. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2014.
- HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP & A, 2006.
- HASZ, L.; RIBEIRO, R. **A construção do sujeito da mobilidade pelo poder público: Estudo de caso da pesquisa Origem Destino da Região Metropolitana de Belo Horizonte (2012)**. In: LASA 2017. Lima, 29 maio 2017.
- HEILBORN, M. L.; ARAÚJO, L.; BARRETO, A. (EDS.). **Gestão de políticas públicas em gênero e raça: GPP-GeR**. Rio de Janeiro: CEPESC, 2010.
- HELLER, A. **Sociología de la vida cotidiana**. Barcelona: Península, 1977.
- HEMERSON, L. Aumento na tarifa do transporte metropolitano começa a valer nesta segunda-feira. **Jornal Estado de Minas**, 1 jan. 2018.
- HIRATA, H.; KERGOAT, D. Novas configurações da divisão sexual do trabalho. **Cadernos de Pesquisa**, v. 37, n. 132, p. 595–609, dez. 2007.
- HOOK, WALTER. **Padrão de Qualidade BRTTDP**, , 2012.
- IBGE. **IBGE divulga o rendimento domiciliar per capita 2016**, 2017. Disponível em: <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Trabalho\\_e\\_Rendimento/Pesquisa\\_Nacional\\_por\\_Amostra\\_de\\_Domicil](ftp://ftp.ibge.gov.br/Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicil)

ios\_continua/Renda\_domiciliar\_per\_capita/Renda\_domiciliar\_per\_capita\_2016.pdf>. Acesso em: 24 out. 2017

ILLOUZ, E. **O amor nos tempos do capitalismo**. Rio de Janeiro, RJ: Zahar, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (ED.). **População jovem no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1999.

ITDP. **BRT MOVE Antônio Carlos (Belo Horizonte - MG): Relatório de recomendações segundo o padrão de qualidade BRT**, 2015.

ITDP. **Avaliação do BRT TransOlimpica segundo o padrão de qualidade BRT**ITDP, , 2017.

JACQUES, L. Os novos espaços da mobilidade. **GEOgraphia**, v. 3, n. 6, 2001.

JAECKEL, M.; VAN GELDERMALSEN, M. Gender sensitive urban planning. In: **Urbanism & Gender: A necessary vision for all**. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2006. p. 95–104.

JAIME LERNER ARQUITETOS ASSOCIADOS. **Avaliação comparativa das modalidades de transporte público** Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano, , 2009. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109537433018893.pdf>>

JENSEN, O. Flows of meaning, cultures of movements—urban mobility as meaningful everyday life practice. **Mobilities**, v. 4, n. 1, p. 139–158, 2009.

JIRÓN, P. Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. **International Political Sociology**, v. 4, n. 1, p. 66–79, 2010.

JIRÓN, P. On becoming ‘la sombra/the shadow’. In: **Mobile methods**. Abingdon; New York: Routledge, 2011. p. 36–53.

JIRÓN, P. Planificación urbana y del transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad del cuidado. In: **¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad**. Libros de la CEPAL. Santiago de Chile: CEPAL, 2017a. p. 405–432.

JIRÓN, P. **La experiencia diversa de viajar en Santiago de Chile: métodos, enfoques y resultados desde la mirada de la movilidad**. Conferencia apresentado em Seminário internacional mobilidades contemporâneas: práticas e políticas de mobilidade na América Latina. Belo Horizonte, 21 jun. 2017b.

JIRÓN, P. A.; IMILAN, W. A.; ITURRA, L. Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how. **cultural geographies**, v. 23, n. 4, p. 599–614, 2016.

JIRÓN, P.; CORTÉS, S. **Mobile relations, mobile shadows. Understanding contemporary urban daily living through shadowing techniques**. In: INTERNATIONAL WORKSHOP: THE EVERYDAY LIFE OF MULTI-LOCAL FAMILIES. Munich, 2011.

- JIRÓN, P.; IMILAN, W. Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. **Alteridades**, v. 26, n. 52, p. 51–64, 2016.
- JIRÓN, P.; ZUNINO, D. Apresentação dossier: Mobilidade urbana e gênero: experiências latinoamericanas. **Transporte y territorio**, n. 16, p. 1–8, 2017.
- KAUFMANN, V.; BERGMAN, M.; JOYE, D. Motility: mobility as capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 28, n. 4, p. 745–756, 2004.
- KERGOAT, D. Division sexuelle du travail et rapports sociaux de sexe. In: **Dictionnaire critique du féminisme**. Politique d'aujourd'hui. Paris: Presses Univ. de France, 2004. p. 35–44.
- KRONLID, D. Mobility as capability. In: **Gendered mobilities**. Transport and society. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate, 2008. p. 15–33.
- KUHN, T. **A estrutura das revoluções científicas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- KUNIEDA, M.; GAUTHIER, A. **Gender and urban transport: smart and affordable**. Bonn: GTZ, 2007a.
- KUNIEDA, M.; GAUTHIER, A. **Gender and urban transport: Smart and affordable**. Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), 2007b.
- KUSENBACH, M. (ED.). Mitgehen als Methode Der »Go-Along« in der phänomenologischen Forschungspraxis. In: **Phänomenologie und Soziologie: theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen**. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss, 2008. p. 349–358.
- LAFARGUE, P. **O direito à preguiça**. São Paulo: Hucitec, 1999.
- LASH, S. A reflexividade e seus duplos: estrutura, estética, comunidade. In: **Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Unesp, 1997. p. 135–206.
- LAW, R. Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility. **Progress in Human Geography**, v. 23, n. 4, p. 567–588, dez. 1999.
- LAWSON, V. Geographies of Care and Responsibility. **Annals of the Association of American Geographers**, v. 97, n. 1, p. 1–11, 2007.
- LEIVA, G. Viagens intrametropolitanas casa-trabalho na RMBH. In: **Belo Horizonte: transformações na ordem urbana**. Estudos comparativos. Rio de Janeiro: Letra capital, Observatório das metrópolis, PUC-Minas, 2015. p. 215–234.
- LÉVY, J. Os Novos Espaços da Mobilidade. **GEOgraphia**, v. 3, n. 6, p. 7–17, 2001.
- LÉVY, J. La mobilité comme bien public. **Métropolitiques**, 21 set. 2011.
- LYRA, L. **Por onde caminham as mulheres? Um estudo sobre os percursos cotidianos de mulheres diaristas em Belo Horizonte**. Mestrado em Arquitetura—Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.



- MANDERSCHIED, K. Criticising the Solitary Mobile Subject: Researching Relational Mobilities and Reflecting on Mobile Methods. **Mobilities**, v. 9, n. 2, p. 188–219, 3 abr. 2014.
- MARTINS BRANCO, S. **Estudo e aplicação de sistemas BRT - Bus Rapid Transit**. Mestrado em Engenharia Civil—Porto: Universidade do Porto, 2013.
- MARX, K.; ENGELS, F. **Manifesto comunista**. São Paulo: Instituto José Luís e Rosa Sundermann, 2003.
- MATOS, F. Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space. **Journal of Urban Design**, v. 13, n. 1, p. 125–139, 2008.
- MCEWAN, C.; GOODMAN, M. K. Place Geography and the Ethics of Care: Introductory Remarks on the Geographies of Ethics, Responsibility and Care. **Ethics, Place & Environment**, v. 13, n. 2, p. 103–112, 2010.
- MCLAREN, M. **Constructing distant geographies of care: the example of fairtrade in Horsham**. Bachelor of Arts with honours in Geography—Exeter: University of Exeter, 2011.
- MEAD, M. **Sexo e temperamento**. São Paulo: Perspectiva, 2000.
- MELUCCI, A. **A invenção do presente: movimentos sociais nas sociedades complexas**. [s.l.] Vozes, 2001.
- MIRALLES-GUASCH, C. Transport and accessibility. In: **Urbanism & Gender: A necessary vision for all**. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2006. p. 49–52.
- MOURA, I. **BRT TRANSOESTE: análise de indicadores espaciais visando à mobilidade e o desenvolvimento urbano sustentáveis**. Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental—Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica de Rio de Janeiro, 2014.
- MUÑOZ, D. Cuerpos vulnerables y excluidos en el transporte público de Santiago. **PLANEO**, v. 13, n. Género y ciudad, 2013.
- MUÑOZ, D. **Making bodies on the move: Everyday life sorting of bodies in Santiago's public transport system**. In: LASA 2017 - ENCUESTRO DE SABERES. Lima, 1 maio 2017.
- MURRAY, L. Motherhood, risk and everyday mobilities. In: **Gendered mobilities**. Transport and society. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate, 2008. p. 47–63.
- NODDINGS, N. **Caring: a feminine approach to ethics & moral education**. Berkeley: University of California Press, 1984.
- OLIVEIRA, J.; VALENTE, L. Mudanças nas Umeis de BH geram polêmica entre pais. **Jornal Estado de Minas**, 5 dez. 2017.
- OVIEDO, D.; TITHERIDGE, H. Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. **Journal of Transport Geography**, dez. 2015.

PAULA, M. **Sob o manto azul de Nossa Senhora do Rosário: mulheres e identidade de gênero na congada de Catalão (GO)**. Doutorado em Geografia—Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 2010.

PAULA, M. De escrava à empregada doméstica: o fenômeno da (in)visibilidade das mulheres negras. **Revista Latino-americana de Geografia e Gênero, Ponta Grossa**, v. 3, n. 2, p. 155–164, 2012.

PAUTASSI, L. Movilidades invisibles: recorridos escolares en la región metropolitana de Buenos Aires. In: **¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad**. Libros de la CEPAL. Santiago de Chile: CEPAL, 2017.

PINEDA, A. How do we co-produce urban transport systems and the city?: The Case of Transmilenio and Bogotá? In: **Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies**. Questioning cities. London ; New York: Routledge, 2010. p. 123–138.

PIPICANO, E. **Análise da vulnerabilidade da rede de transporte de sistemas de operação exclusiva em corredores de ônibus - BRT com base na medida de centralidade**. Mestrado em Transportes—Brasília: Universidade de Brasília, 2014.

QUINLAN, E. Conspicuous Invisibility: Shadowing as a Data Collection Strategy. **Qualitative Inquiry**, v. 14, n. 8, p. 1480–1499, dez. 2008.

RICO, M. N.; SEGOVIA, O. **¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad**. Santiago de Chile: CEPAL, 2017.

ROBERGE, A. Les rapports femmes-hommes : une expression particulière d'une économie sexuée. **Anthropologie et Sociétés**, v. 11, n. 1, p. 57–69, 1987.

RODRIGUEZ, D. A.; VERGEL-TOVAR, E.; CAMARGO, W. F. Land development impacts of BRT in a sample of stops in Quito and Bogotá. **Transport Policy**, v. 51, p. 4–14, out. 2016.

RODRÍGUEZ, D.; VERGEL-TOVAR, E. Sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) y desarrollo urbano en América Latina. **Land Lines**, v. 25, n. 1, p. 16–24, 2013.

ROGÉRIO BRANCO, J. **A influência do sistema BRT no preço dos imóveis em Curitiba: uma análise com modelos de preços hedônicos**. Mestrado em Desenvolvimento Econômico—Curitiba: Universidade Federal de Paraná, 2016.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, I. Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. **Ciudad y territorio: Estudios territoriales**, n. 161, p. 581–598, 2009.

SANTISO, R. S. Apuntes para una antropología urbana de género. **Temas de antropología aragonesa**, n. 10, p. 179–200, 2000.

SANTOS, B. DE S. **Introdução a uma ciência pós-moderna**. São Paulo: Graal, 2000.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

SCURO, L.; VACA-TRIGO, I. La distribución del tiempo en el análisis de las desigualdades en las ciudades de América Latina. In: **¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad**. Libros de la CEPAL. Santiago de Chile: CEPAL, 2017. p. 117–148.

SEGOVIA, O.; RICO, M. N. ¿Cómo vivimos la ciudad? Hacia un nuevo paradigma urbano para la igualdad de género. In: **¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad**. Libros de la CEPAL. Santiago de Chile: CEPAL, 2017. p. 41–69.

SHELLER, M.; URRY, J. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, n. 2, p. 207–226, fev. 2006a.

SHELLER, M.; URRY, J. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning A**, v. 38, n. 2, p. 207–226, fev. 2006b.

SILVA, D. **Análise da variabilidade do tempo de viagem em sistemas Bus Rapid Transit (BRT)**. Mestrado em Engenharia da Produção—Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2015.

SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental. In: **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. 10–24.

SIMMEL, G. O individuo e a liberdade. In: **Simmel e a modernidade**. Brasília: Unb, 2005.

SOARES, L. Justiça volta a negar reajuste de passagens de ônibus em BH. **Jornal Estado de Minas**, 26 dez. 2017.

SÖDERSTRÖM, O.; CROT, L. **The Mobile Constitution of Society: Rethinking the Mobility-Society Nexus**. [s.l.] MAPS, MOVE, 2010.

SOLDANO, M. Confinamientos, movilidad e intercambios. Una investigación sobre las condiciones y los modos de vida en la periferia del Gran Buenos Aires. In: **Segregación y diferencia en la ciudad**. Hacedores de ciudades. 1. ed ed. Quito: FLACSO, Sede Ecuador [u.a.], 2013. p. 83–119.

SOTO, P. Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. **Transporte y territorio**, n. 16, p. 127–146, 2017.

SOUSA, L. P. D.; GUEDES, D. R. A desigual divisão sexual do trabalho: um olhar sobre a última década. **Estudos Avançados**, v. 30, n. 87, p. 123–139, ago. 2016.

SOUZA, C.; OLIVEIRA, M. Los espacios de movilidad urbana de las mujeres y los significados de las restricciones sociales, culturales y materiales. In: **La sociabilidad y lo público: experiencias de investigación**. Estudios sociológicos. 1. ed ed. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2016. p. 336–370.

SOUZA, J. Organização social do território e os movimentos pendulares na RMBH. In: **Belo Horizonte: transformações na ordem urbana**. Estudos comparativos. Rio de Janeiro: Letra capital, Observatório das metrópolis, PUC-Minas, 2015. p. 178–211.

SRINIVASAN, S. A spatial exploration of the accessibility of low-income women: Chengdu, China and. In: **Gendered mobilities**. Transport and society. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate, 2008. p. 143–158.

SUBRAMANIAN, S. Embodying the space between: unmapping writing about racialised and gendered mobilities. In: **Gendered mobilities**. Transport and society. Aldershot; Burlington: Ashgate, 2008. p. 35–45.

SVAB, H. **Evolução dos padrões de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo: a necessidade de uma análise de gênero**. Mestrado em Engenharia—São Paulo: Universidade de São Paulo, 2016.

TAYLOR, A. Data, (bio)sensing, and (other-)worldly stories from the cycle routes of London. In: **Quantified: biosensing technologies in everyday life**. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2016. p. 189–209.

TURNER, J.; GRIECO, M. Gender and user group protocols: the need for new transport planning practices. In: **Urbanism & Gender: A necessary vision for all**. Barcelona: Institut d'Edicions de la Diputació de Barcelona, 2006. p. 53–64.

URETA, S. To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile. **Mobilities**, v. 3, n. 2, p. 269–289, jul. 2008.

URRY, J. **Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century**. London ; New York: Routledge, 2000.

URRY, J. Connections. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 22, n. 1, p. 27–37, 2004.

URRY, J. **Mobilities**. reprint ed. Cambridge: Polity Press, 2007.

UTENG, T. P.; CRESSWELL, T. Gendered mobilities: towards an holistic approach. In: **Gendered mobilities**. Transport and society. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate, 2008. p. 1–12.

VASCONCELLOS, E. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016. p. 57–79.

VEGA CENTENO, P. Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización. Reflexiones para comprender el fenómeno urbano contemporáneo. **Debates en sociología**, n. 28, p. 19–51, 2003.

VEGA CENTENO, P. **Ciudadanía y movilidad: cómo perciben los limeños al transporte público** Insitute de la ville en mouvement, , 2011.

VEGA CENTENO, P. El Metropolitano y los efectos del retorno de la gestión pública al transporte urbano. **Tiempo de opinión**, v. Año 3, n. N° 5, setiembre, p. 12–23, 2012.

VEGA CENTENO, P.; DEXTRE, J. C.; ALEGRE, L. Inequidad y fragmentación: Movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana. In: **Lima-Santiago: reestructuración y cambio metropolitano**. Colección Estudios urbanos UC. 1. ed ed. Santiago de Chile: Inst. de Estudios Urbanos y Territoriales [u.a.], 2011. p. 289–328.

VELHO, O. (ED.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

WILLARD, F. **Wheel within a wheel: How I learned to ride a bicycle, with some reflections by the way.** Chicago: Fleming H. Revell Company, 1895.

WILLIAMS, R. **Marxismo e literatura.** Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. In: **O fenômeno urbano.** Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. 89–112.

WRIGHT, L.; HOOK, W. (EDS.). **Manual de BRT – Bus Rapid Transit: guia de planejamento.** Brasília, New York: Ministério das Cidades, Institute for Transportation & Development Policy, 2008.

ZAMORA-COLÍN, U.; CAMPOS-ALANÍS, H.; CALDERÓN-MAYA, J. Bus Rapid Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil). **Quivera**, v. 15, p. 101–118, 2013.



## APÊNDICES

### Apêndice 1 - Integração tarifária no sistema de transporte municipal

Apêndice A. Serviço	1º embarque	2º embarque										
	Tarifa Unitária	Troncais MOVE	Troncais convencionais		Estruturais		Alimentadoras		Circular	Vilas e Favelas	Metrô	Exec. SE02
			na estação	fora da estação	na estação	fora da estação	na estação	fora da estação				
		4.05	4.05	4.05	4.05	4.05	2.85	2.85	2.85	0.90	1.80	6.10
Troncais MOVE	4.05	0.00	0.00	2.03	0.00	2.03	0.00	1.43	1.43	0.00	0.90	4.08
Troncais convencionais	4.05	2.03	0.00	2.03	0.00	2.03	0.00	1.43	1.43	0.00	0.90	4.08
Estruturais	4.05	2.03	2.03	2.03	0.00	2.03	0.00	1.43	1.43	0.00	0.90	4.08
Alimentadoras	2.85	1.20	1.20	2.63	2.63	2.63	1.43	1.43	1.43	0.00	0.90	4.68
Circular	2.85	2.63	2.63	2.63	2.63	2.63	1.43	1.43	2.85	0.00	0.90	4.68
Vilas e Favelas	0.90	3.15	3.15	3.15	3.15	3.15	1.95	1.95	1.95	0.90	1.80	6.10
Metrô	1.80	3.15	3.15	3.15	3.15	3.15	1.95	1.95	1.95	0.90	1.80	5.20
Executivo SE02	6.10	2.03	2.03	2.03	2.03	2.03	1.43	1.43	1.43	0.90	0.90	6.10

Fonte: BHTRANS<sup>155</sup>

<sup>155</sup> Acompanhando o quadro observam-se as seguintes informações: “Obs.: 1 - Há integração com complemento "zero"; 2 - Serviço Circular não integram entre si; 3 - As integrações sequenciadas (desconto no 3º embarque) são específicas para algumas linhas; 4 - As passagens e integrações no serviço Executivo SE02 possui descontos de 6,55% para quem paga com cartão BHBUS; 5 - As linhas estruturais são compostas pelas linhas diamétrais, radiais, perimetrais e semi-expressas; e 6 - As integrações realizadas dentro de uma estação de integração ou transferências são integrações físicas, podendo haver complemento ou não.” Informação disponível em: <http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/Onibus/informacoes-sobre-tarifas-2013>, visitado em 15 de janeiro de 2018

## Apêndice 2 - Roteiro de entrevista

### Apresentação e filtro(s)

Bom dia/Boa tarde, meu nome é Alexandra Arca, sou aluna de mestrado na PUC-Minas e estou pesquisando como nós, mulheres, usamos os corredores do MOVE em Belo Horizonte. Estou procurando entrevistar mulheres que usem o MOVE (municipal ou metropolitano) com certa frequência e que “topem” conversar comigo a respeito da sua vida cotidiana. Você acha que poderíamos conversar um pouco?

### Dados de contexto

a. Dia:

b. Hora:

c. Corredor e estação:

○ Antônio Carlos: \_\_\_\_\_

○ Cristiano Machado: \_\_\_\_\_

○ Centro: \_\_\_\_\_

A entrevista terá uma duração aproximada de uns vinte minutos. Se a seu ônibus chegar antes de terminar a entrevista; poderia acompanhar a senhora por um tempo? Eu gostaria de gravar o áudio do que a gente for falando, só para não esquecer de nenhum detalhe, mas prometo que o que nós falarmos será confidencial e mais ninguém terá acesso à fita. Se quiser o seu nome será mudado para proteger a sua identidade.

d. Número de linha:

e. Sentido:

f. Faixa etária:

○ Jovem

○ Adulta

○ Idosa







**Bloco 4: Avaliações e encerramento**

**4.1.** Quais mudanças aconteceram na sua vida desde a aparição deste novo sistema de transporte?

**4.2.** Para finalizar, gostaria de ter uma ideia sobre a sua renda mensal. Se você não quiser responder um número poderia marcar na seguinte tabela?

Até R\$1200	Mais de R\$1201

**4.3.** Tem alguma coisa que eu não perguntei e sobre a qual você gostaria de comentar?

Agradeço você pelo seu tempo e colaboração. Se você estiver interessada em conhecer os resultados da pesquisa, como poderia contatar você?

### Apêndice 3 - Síntese dos tempos de viagem no MOVE municipal

Nome	Tipo de atividade	Dia da semana	Bairro de residencia	Bairro de destino	Tempo total de viagem (aprox. sem contar a espera)	Tempo de caminhada (aprox.)	Tempo em transporte público (aprox.)	Tempo no MOVE (aprox.)	Número mínimo de ônibus	Número máximo de ônibus	Tempo de espera possível
Fátima	Trabalho	Segunda a sexta	Lagoa	Floresta	02:10	00:10	02:20	01:30	2	2	00:30
Wendy	Estudo	Terça e sexta	Santa Mónica	Pampulha	00:25		00:25	00:10	2	2	00:20
Maria Flora	Trabalho	Indefinido	Liberdade	Maria Helena (Ribeirão das Neves)	01:30	00:30	01:00	00:40	2	2	00:40
Maria Flora	Trabalho	Indefinido	Liberdade	Lagoinha	00:40	00:30	00:10	00:10	1	1	Não reportado
Maria Flora	Religiosa	Sábado	Liberdade	Centro	00:55	00:15	00:40	00:40	1	1	Não reportado
Maria Flora	Religiosa	Sábado	Centro	Maria Helena (Ribeirão das Neves)	01:35	00:25	01:10	00:50	2	2	00:40
Elen	Trabalho	12x36	Mantiqueira	Pampulha	01:10	00:05	01:05	00:50	2	2	00:55
Geiziane	Trabalho	Segunda a sábado	Lagoa	São Francisco	01:10	00:20	00:50	00:10	1	2	Não reportado
Geiziane	Estudo	Segunda a sexta	São Francisco	Jardim Leblon	00:55	00:15	00:40	00:20	2	2	00:20
Marlene	Religiosa	Domingo	Vitória	Lagoinha	01:00	00:10	00:50	00:30	3	3	00:30
Dolores	Trabalho	Segunda, quarta e sexta	Venda Nova	Sagada Família	01:25	00:25	01:00	00:40	2	2	Não reportado
Ilse	Trabalho	Duas vezes por semana	Planalto	Anchieta	01:55	00:40	01:10	01:00	2	3	Não reportado

<b>Nome</b>	<b>Tipo de atividade</b>	<b>Dia da semana</b>	<b>Bairro de residencia</b>	<b>Bairro de destino</b>	<b>Tempo total de viagem (aprox. sem contar a espera)</b>	<b>Tempo de caminhada (aprox.)</b>	<b>Tempo em transporte público (aprox.)</b>	<b>Tempo no MOVE (aprox.)</b>	<b>Número mínimo de ônibus</b>	<b>Número máximo de ônibus</b>	<b>Tempo de espera possível</b>
Ilse	Trabalho	Três vezes por semana	Planalto	Lourdes	01:20	00:50	00:30	00:30	1	1	Não reportado
Cristiane	Religiosa	Sábado	Dom Silvério	Centro	00:55	00:15	00:40	00:25	2	2	00:30
Cristiane	Lazer	Domingo eventualmente	Dom Silvério	Centro	00:50	00:10	00:40	00:25	2	2	00:30
Aurora	Estudo	Segunda, terça e quinta	Venda Nova	Pampulha	00:35	00:15	00:20	00:20	1	1	Não reportado
Aurora	Estudo	Quarta e sexta	Venda Nova	Santa Efigênia	00:55	00:05	00:50	00:50	2	2	Não reportado

Fonte: Elaboração própria

#### Apêndice 4 - Síntese dos tempos de viagem no MOVE metropolitano

Nome	Tipo de atividade	Dia da semana	Bairro de residência	Bairro de destino	Tempo total de viagem (aprox. sem contar a espera)	Tempo de caminhada (aprox.)	Tempo em transporte público (aprox.)	Tempo no MOVE (aprox.)	Número mínimo de ônibus	Número máximo de ônibus	Tempo de espera possível
Andrea	Trabalho	Segunda a sexta	São Benedito (Santa Luzia)	Centro	01:30	00:35	00:55	00:55	1	2	Não reportado
Andrea	Lazer	Eventualmente no final de semana	São Benedito (Santa Luzia)	Venda Nova	00:30	00:10	00:20	00:20	1	1	Não reportado
Glória	Trabalho	Segunda a sexta	Vila Esportiva (Vespasiano)	Ouro Preto	01:50	00:20	01:30	00:35	3	4	Não delimitado
Glória	Familiar	Uma vez por mês	Vila Esportiva (Vespasiano)	Urca	01:20	00:05	01:15	00:30	3	3	Não reportado
Conceição	Trabalho	Segunda a sexta	São Benedito (Santa Luzia)	Santa Amelia	01:00	00:20	01:00	00:20	3	4	Não reportado
Márcia	Trabalho	12x36	Pedro Leopoldo	Nova Lima	01:55	00:25	01:00	00:30	3	3	00:30
Márcia	Familiar	Regularmente no final de semana	Pedro Leopoldo	Luxemburgo	01:55	00:40	01:15	00:30	3	3	00:30
Regina	Trabalho	Sexta	Londrina (Santa Luzia)	Aparecida	01:50	00:40	01:10	00:15	2	2	00:30

Nome	Tipo de atividade	Dia da semana	Bairro de residencia	Bairro de destino	Tempo total de viagem (aprox. sem contar a espera)	Tempo de caminhada (aprox.)	Tempo em transporte público (aprox.)	Tempo no MOVE (aprox.)	Número mínimo de ônibus	Número máximo de ônibus	Tempo de espera possível
Marina	Estudo	Segunda a sexta	Eldorado (Contagem)	Pampulha	01:30	00:30	01:00	01:00	1	1	00:30
Karina	Trabalho	Segunda a sexta	Rio das Velhas (Santa Luzia)	Centro	00:55	00:20	00:35	00:15	2	2	00:30
Juliana	Estudo	Terça, quinta e sexta	Promissão (Lagoa Santa)	Pampulha	01:00	00:05	00:55	00:40	2	2	00:20
Ângela	Trabalho	Segunda e sexta	Campos Silveira (Ribeirão das Neves)	Floresta	02:40	00:45	01:55	01:20	2	2	00:30
Elisângela	Trabalho	Segunda a sexta	Campos Silveira (Ribeirão das Neves)	Santa Efigênia	02:55	00:45	02:20	01:20	2	3	00:30
Maria	Trabalho	Segunda a sexta	Justinópolis (Ribeirão das Neves)	Sagrada Família	01:25	00:30	00:55	00:50	2	2	Não reportado
Flor	Trabalho	Segunda e sexta	Dona Rosarinha (Santa Luzia)	Funcionários	01:15	00:15	01:00	00:20	3	4	00:15

Fonte: Elaboração própria

**Apêndice 5 - Evolução dos direitos referidos ao trabalho doméstico entre 1916 e 2013**

<b>Leis, decretos, resoluções e emendas</b>	<b>Ano</b>
Lei nº 3.071 Disciplinou a relação dos contratos trabalhistas relacionado à locação de serviços dos empregados.	1916
Decreto nº 16.107 Aprova o regulamento de locação de serviços domésticos.	1923
Decreto-Lei nº 3.078 Conceitua de forma simples os trabalhadores domésticos.	1941
Decreto-Lei nº 5.452 Criação da CLT.	1943
Lei nº 5.859 Benefícios e serviços da previdência social, Férias anuais com o adicional de 1/3 a mais que o salário, Carteira de Trabalho.	1972
Decreto-Lei nº 71.885 Regulamentação da Lei nº 5.859/72.	1973
Decreto nº 95.247 Direito ao Vale-Transporte.	1987
Constituição Federal (CF) Artigo. 7º. Trata os direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, com nove (09) incisos, para os trabalhadores, inclusive os domésticos: Salário Mínimo, fixado em Lei, redutibilidade do salário, 13º salário com base na remuneração integral ou valor da aposentadoria, Repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos, Férias anuais remuneradas com, pelo menos, 1/3 a mais do salário, Licença-gestante de 120 dias, Licença-paternidade de 5 dias, Aviso Prévio, Aposentadoria	1988
Medida Provisória nº 10.208 Estendeu o FGTS, por ato voluntário.	1999
Resoluções 253 e 254 Estabelecem critérios e finalidades para a concessão do seguro-desemprego.	2000
Lei nº 10.208 Recomendação de nº 201, da OIT para garantir a todos os trabalhadores domésticos, idênticos direitos ao demais trabalhadores.	2001
Lei nº 11.324 Descanso semanal remunerado aos domingos e feriados, Trinta dias corridos de férias, Garantia de emprego à gestante, Vedou ao empregador doméstico efetuar descontos no salário do empregado.	2006
Emenda Constitucional nº 72/13 “PEC das Domésticas” revoga o parágrafo único do art. 7º e inclui novos direitos aos trabalhadores domésticos.	2013

Fonte: DAMACENO e CHAGAS (2013 pp. 70 e 71)