



Revista Cerrados (Unimontes)
ISSN: 1678-8346
ISSN: 2448-2692
revista.cerrados@unimontes.br
Universidade Estadual de Montes Claros
Brasil

A MOBILIDADE SÓCIOESPACIAL VIA TRANSPORTE RODOVIÁRIO INFORMAL

Roquette, Maria Luiza Saporí Toledo; Cardoso, Antônio Dimas
A MOBILIDADE SÓCIOESPACIAL VIA TRANSPORTE RODOVIÁRIO INFORMAL
Revista Cerrados (Unimontes), vol. 14, núm. 1, 2016
Universidade Estadual de Montes Claros, Brasil
Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=576960995010>
DOI: <https://doi.org/10.22238/rc24482692v14n12016p215a244>
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Este trabalho está sob uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-Não Derivada 4.0 Internacional.

A MOBILIDADE SÓCIOESPACIAL VIA TRANSPORTE RODOVIÁRIO INFORMAL

SOCIOSPATIAL MOBILITY THROUGH INFORMAL
ROAD TRANSPORT

LA MOBILITÉ SOCIOSPATIALE VIA LE TRANSPORT
ROUTIER INFORMEL

Maria Luiza Saporí Toledo Roquette
maluroquette@gmail.com

Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES, Brasil

Antônio Dimas Cardoso dimascardoso@uol.com.br

Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES, Brasil

Revista Cerrados (Unimontes), vol. 14,
núm. 1, 2016

Universidade Estadual de Montes Claros,
Brasil

Recepção: 02 Junho 2016

Aprovação: 02 Agosto 2016

DOI: [https://doi.org/10.22238/
rc24482692v14n12016p215a244](https://doi.org/10.22238/rc24482692v14n12016p215a244)

Redalyc: [https://www.redalyc.org/
articulo.oa?id=576960995010](https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=576960995010)

Resumo: A promoção de encontros e a busca pela satisfação de direitos fundamentais (saúde, trabalho, educação, lazer etc.) que não podem ser supridos num mesmo local faz surgir uma necessidade de locomoção cada vez maior entre os indivíduos, realidade esta que é facilmente percebida no dia-a-dia dos espaços sociais do Norte de Minas Gerais, Brasil. Esse fluxo migratório humano, além de introduzir novos comportamentos e modos de relações sociais, modifica a maneira pela qual os deslocamentos ocorrem. Atualmente, 2016, a migração de pessoas entre as cidades na região do Norte de Minas Gerais se dá, em grande número, através do transporte informal, que atua à margem do sistema legal brasileiro. A proposta do presente artigo é fazer uma análise da mobilidade sócioespatial no Norte de Minas Gerais, através da utilização do transporte rodoviário informal, levando-se em consideração a cidade polo de Montes Claros (MG). Para a produção deste artigo, utilizou-se a revisão bibliográfica, análise de dados secundários extraídos de instituições públicas e privadas, além de reportagem em revistas, jornais e redes sociais (facebook), coleta de dados nas fontes primárias através de observação e entrevistas abertas.

Palavras-chave: Fluxo, Mobilidade, Transporte.

Abstract: The promotion of meetings and the search for the satisfaction of fundamental rights (health, work, education, leisure etc.) that can't be supplied in one place gives rise to a need for increased mobility among people, a reality which is easily perceived day by day in the social spaces of the North of Minas Gerais, Brazil. This human migration, as well as introducing new behaviors and social relations, changes the way in which displacements occur. Currently, 2016, the migration of people from the cities in the northern region of Minas Gerais takes place in large numbers through the informal transport, which operates outside the Brazilian legal system. The proposal of this article is to analyze the socio-spatial mobility in the North of Minas Gerais, using the informal road transport, taking into account the pole city of Montes Claros (MG). For the production of this article, we used the literature review, analysis of secondary data drawn from public and private institutions, as well as magazines articles, newspapers and social networks (facebook), data collection on primary sources through observation and open interviews.

Keywords: Flow, Mobility, Transport.

Résumé: La promotion des réunions et la recherche de la satisfaction des droits fondamentaux (santé, travail, éducation, sports, etc.) qui ne peuvent pas être fournis au même endroit donne lieu à un besoin de mobilité accrue entre les individus, réalité qui est facilement perceptible tous des jours dans les espaces sociaux du les Norte de Minas Gerais, Brésil. Cette migration humaine, ainsi que l'introduction de nouveaux

comportements et les relations sociales, change la façon dont les déplacements se produisent. À l'heure actuelle, 2016, la migration des populations des villes de la région du Norte de Minas Gerais a lieu en grand nombre par le transport informel, qui opère en dehors du système juridique brésilien. Le but de cet article est d'analyser la mobilité socio-spatiale dans le Norte de Minas Gerais, en utilisant le transport routier informel, en tenant compte de la ville pôle de Montes Claros-MG. Pour la production de cet article, a été fait la révision de la littérature, l'analyse des données secondaires extraites des institutions publiques et privées, ainsi que les recherches des magazines, des journaux et des réseaux sociaux (facebook), e obtention de données dans les sources primaires par le biais de l'observation in loco et des entretiens ouverts.

Mots clés: Flux, Mobilité , Transport.

INTRODUÇÃO

No século XXI, a urbanização assume novas características próprias, como a “desmetropolização”, ou seja, a redução do ritmo de crescimento de algumas metrópoles se comparado ao das cidades médias do interior, com a intensificação da mobilidade sócioespacial, incluindo a de curta duração e seus movimentos pendulares. São dinâmicas sócioespaciais que ultrapassam os efeitos diretos do industrialismo de base típico das décadas de 1960 e 1970, quando os trabalhadores se fixavam de forma mais permanente nas periferias urbanas, geralmente no entorno das plantas industriais, formando novos conglomerados residenciais. A exemplo de outras cidades, em Montes Claros, o Distrito Industrial passa a ser uma referência espacial de desenvolvimento.

O processo de desconcentração industrial, a partir das décadas de 1970 e 1980, redirecionou os fluxos migratórios para as cidades médias, que passaram a funcionar como diques no desvio das migrações para os grandes centros e, assim, começaram a desempenhar um novo papel na rede urbana, crescendo em ritmo mais acelerado que as metrópoles (IPEA, 2001).

Com a globalização, advém o aperfeiçoamento das tecnologias, o aumento da velocidade na troca de informações e a diminuição das distâncias imateriais (VIRILIO, 1984; AUGÉ, 2012). Apesar disso, a locomoção dos indivíduos entre os espaços sociais para a promoção de encontros físicos diretos é, também, cada vez maior, especialmente para a satisfação de necessidades que nem sempre podem ser supridas naquele local físico em que eles se encontram, tais como a saúde, trabalho, educação, lazer, etc.

É sabido que os fluxos não substituem nem sobrepõem por completo aos lugares, tal como a possibilidade de “desterritorialização” dos fenômenos e das relações sociais. No entanto, o entendimento tradicional dos fluxos de pessoas, da mera transferência permanente de lugar a outro, passa a exigir, então, uma reatualização conceitual, ante a intensificação dos deslocamentos, num vir e ir, dando centralidade à noção de mobilidade e acessibilidade espacial. Pode-se dizer que a velocidade dos meios de transporte resulta na transformação do espaço físico, seja na transferência de população, concentrações urbanas ou nas criações dos “não lugares”, estes compreendidos como as acomodações responsáveis

por acolher as pessoas em trânsito, ou seja, durante a sua circulação acelerada, como as “[...] vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos, quanto os próprios meios de transporte [...]” (AUGÉ, 2012, p. 36).

O espaço não se reduz ao “lugar”, pois apresenta uma multidimensionalidade que não pode ser ignorada pelos novos pesquisadores em ciências sociais. Equivale dizer que, na construção do espaço urbano, intervêm múltiplos fatores, que se articulam de variadas formas entre si, produzindo-o socialmente. É nesse sentido que se pode invocar a necessidade de considerar múltiplas espacialidades, associadas a diferentes vivências e modos de apropriações.

O transporte assume várias funções importantes e essenciais, como o de possibilitar o fluxo de pessoas ou o ir e vir dos seus usuários entre os mais diversos espaços. A mobilidade sócioespacial é um fenômeno que influencia a definição de políticas públicas e modelos de desenvolvimento da sociedade, pois assegura a circulação e distribuição do que é produzido, além de integrar as várias regiões do país, dando velocidade às ações e relações entre espaço e usuário.

Nesse sentido, pode-se dizer que Montes Claros continua a receber novos transeuntes. Em 2010, a cidade contava com uma população de 119.336 habitantes que não nasceram no município[1]. Há, também, o fenômeno do movimento pendular (RÉMY, 1998), pelo qual as pessoas se deslocam diária ou semanalmente, num vir e ir de cidade a cidade, para acesso a serviços especializados, notadamente nos setores de saúde e de educação.

Importante destacar que, por muitos anos, até o surgimento dos informais, meados dos anos 1990, as empresas de transporte coletivo intermunicipal, que atuam na cidade de Montes Claros e região, ofereciam esse serviço de forma exclusiva à população, sendo que apenas uma delas, mediante concessão por parte do Estado, detém, até hoje, em 2016, o direito de exploração da linha principal, Montes Claros – Belo Horizonte.

Assim, diante da necessidade de se otimizar os deslocamentos de pessoas associados às novas tecnologias, com mais economia, velocidade, praticidade e comodidade, é que o transporte rodoviário informal de passageiros foi ganhando, a cada dia, mais espaço e adeptos em Montes Claros e no Norte de Minas, modificando hábitos e estratégias no mercado de transporte intermunicipal e criando novas modalidades de espacialização do público flutuante.

Desta forma, o objetivo deste artigo é o de analisar a mobilidade sócioespacial no Norte de Minas Gerais, Brasil, realizada através da utilização do transporte rodoviário informal intermunicipal, levando-se em consideração a cidade polo de Montes Claros (MG).

A abordagem teórica é feita a partir da revisão bibliográfica, que dá suporte aos conceitos e as teorias abordados no presente trabalho, além da análise de dados secundários extraídos de instituições públicas e privadas e a coleta de dados nas fontes primárias através de observação e entrevistas abertas, que foram imprescindíveis para estudar os deslocamentos populacionais ocorridos no Norte de Minas Gerais realizados através do

transporte de passageiros rodoviário informal, tendo como referência a cidade polo de Montes Claros (MG), e demonstrar como esse ir e vir interfere na urbanização e na transformação social local.

Num primeiro momento, são analisados os deslocamentos populacionais entre as cidades do Norte de Minas e seus reflexos no crescimento urbano da cidade de Montes Claros (MG). Posteriormente, é apresentado o conceito de mobilidade sócioespacial e a importância do transporte rodoviário de passageiros para a consecução deste fim. Na terceira parte do trabalho, aponta-se o conceito de transporte informal, quais os meios disponíveis para realização desta modalidade e os motivos do seu crescimento na região, além das transformações econômicas e sociais provocadas por este contexto. Por fim, são feitas as considerações finais acerca do que foi apresentado na presente comunicação.

Os deslocamentos de pessoas e seus reflexos na urbanização

Com o crescimento dos centros urbanos, suas populações tornam-se objetos de análises primordiais às diversas disciplinas das ciências sociais, especialmente para a Sociologia – “Urbana” e a “Sociologia do Desenvolvimento”. Nos últimos 50 anos, esse processo de urbanização tem sido focalizado sob diferentes pontos de vista, seja na perspectiva de apontar e avaliar as transformações econômicas que o produzem, seja com ênfase nas modificações dos padrões de vida das populações. Os estudos das migrações internas, pautados pelos movimentos populacionais das zonas rurais em direção às cidades, adquiriram foco sociológico. Havia a hipótese da existência de tipos historicamente definidos de migrações, condicionados pela industrialização, com a expansão do mercado de trabalho.

A partir da década de 1970 e início 1980, uma nova forma de migrar se estabeleceu no país, “Rompe-se o processo bipolar da distribuição espacial no Brasil, que se mantinha desde o século XX” (IBGE, 2011, s/p). Os centros como Rio de Janeiro e São Paulo deixam de atrair tantos migrantes dos outros Estados e os fluxos migratórios deixam de ser interestadual para ser intraestadual (intermunicipal), a saber:

A partir da década de 1980, o comportamento da mobilidade espacial da população sofreu importantes transformações nos países desenvolvidos e em desenvolvimento. Aqueles movimentos que tinham, de um modo geral, como característica básica migração para os grandes centros, passaram a ter como destinos as cidades médias e serem cada vez mais de curta duração (IBGE, 2011, s/p).

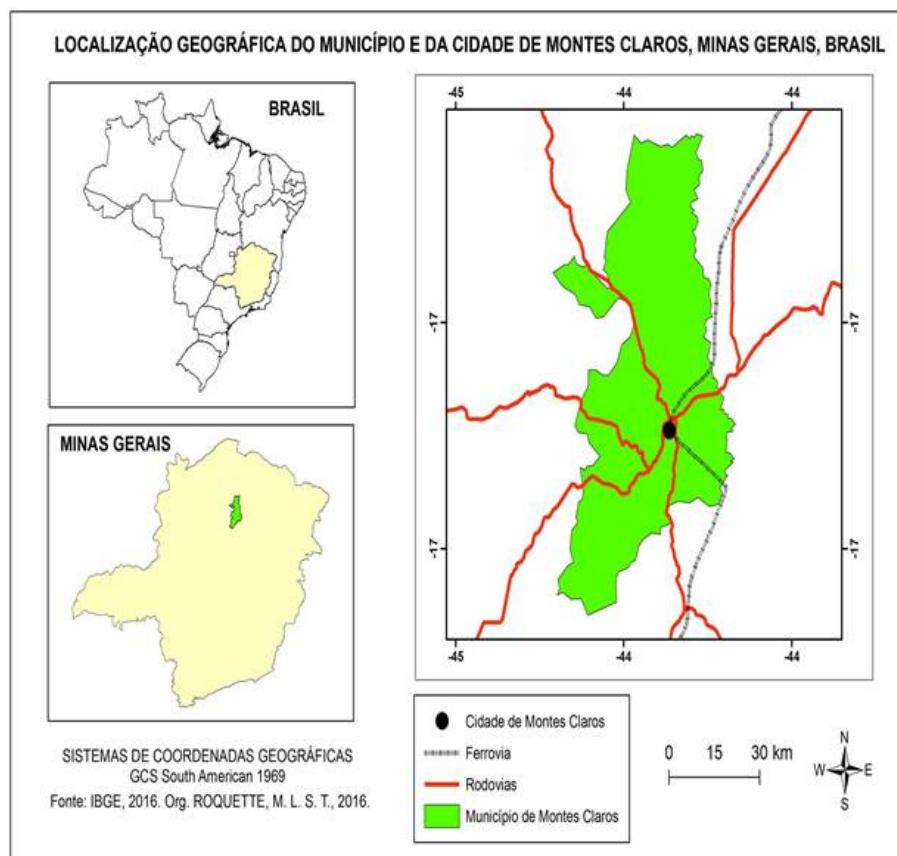
Castello Branco et al (2005, p.06) afirmam que a migração envolve uma mudança no endereço residencial do migrante, enquanto que, nos movimentos pendulares, há um deslocamento cotidiano entre o município de residência e outros municípios, tendo em vista que os mesmos são motivados por uma finalidade específica, seja trabalho, estudo, tratamento médico, etc., como acontece, atualmente, na cidade de Montes Claros.

A melhor acessibilidade, a velocidade e a tecnologia implementaram transformações definitivas no comportamento da população brasileira e, mais especificamente, da norte-mineira, fazendo o ato de migrar mudar de sentido, tornando desnecessário fixar residência em determinado local. Os movimentos passaram a ser diárias, semanais, aptos a satisfazer as necessidades cotidianas de serviços, como saúde, educação, entretenimento, etc., daqueles que precisam buscá-las em outros locais.

Ao longo do século XX a cidade de Montes Claros (MG) se tornou um centro de convergência de serviços, sendo referenciada como cidade média do Norte de Minas Gerais, pois comanda as cidades do seu entorno, que possuem certas limitações nas funções ofertadas para a sua população (Mapa 01).

No caso de Montes Claros, esse processo de expansão urbana aumentou a demanda por infraestrutura e serviços especializados, transformando a cidade no lugar onde as principais atividades no Norte de Minas passaram a se concentrar. A partir dos anos 2000, principalmente, tornou-se possível detectar o desdobramento desse fenômeno dos deslocamentos internos, que parece ser mais que um mero mecanismo de redistribuição espacial da população que se adapta, em última análise, ao rearranjo das atividades econômicas (IBGE, 2011).

Assim, no ano de 2012, a população total de todos os municípios^[2] que fazem parte da mesorregião norte-mineira girava em torno de dois milhões de pessoas, que se constitui em um mercado consumidor potencial dos bens e serviços disponibilizados, principalmente, pela cidade de Montes Claros (ACIMOC, 2012).



Mapa 01

Localização geográfica do município e da cidade de Montes Claros, Minas Gerais, Brasil.
IBGE, 2016. Org. ROQUETTE, M. L. S. T., 2016.

O entroncamento rodoviário[3] de Montes Claros liga o centro-oeste ao nordeste do Brasil (Figura 01), o que destaca a cidade como um centro de referência da mobilidade sócioespacial na região e confirma o grande fluxo[4] de pessoas em busca da satisfação de suas necessidades, em especial a procura de emprego, saúde, educação, bens, lazer e demais serviços que não são ofertados nas outras cidades da região. Este é, também, o entendimento do setor empresarial de Montes Claros, conforme pesquisa feita pela ACIMOC (2012):

O município de Montes Claros possui uma malha viária de 4.600 km de estradas cortando os seus 3.576 km² interligando os diversos distritos e comunidades com a sede do município servindo como canal de escoamento da produção rural, transporte da população e escolar para atendimento ao sistema de nucleação. Quanto às rodovias federais o município possui um dos maiores entroncamentos rodoviários do país servido pelas Rodovias BR-135 que corta o município no sentido Bocaiúva/Mirabela; BR-365 Pirapora/Triângulo Mineiro; BR-251 sentido Francisco Sá [...] que também permitem a ligação com outros nodais rodoviários (BR-040, BR-116) (ACIMOC, 2012, p. 16 e 22).

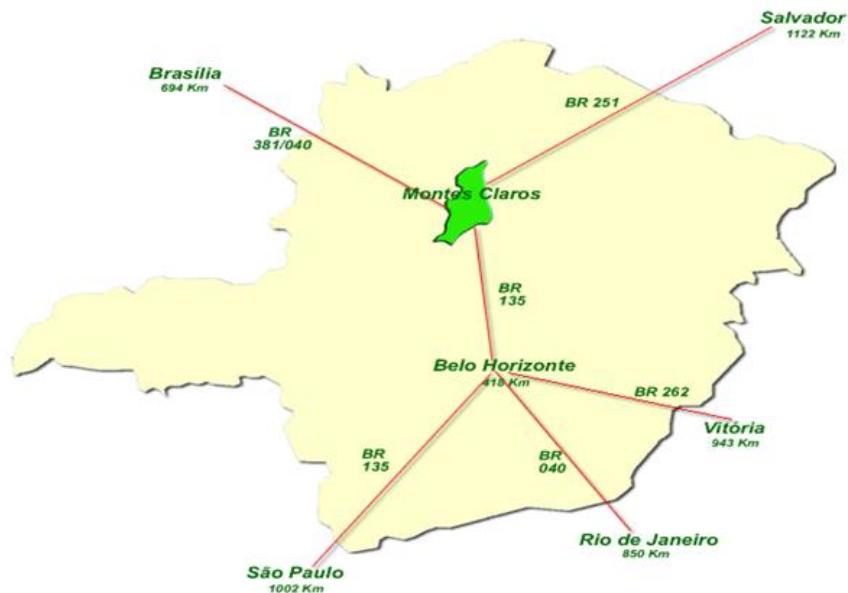


Figura 01
Localização de Montes Claros no Estado de Minas Gerais,
principais rodovias e distância de algumas capitais nacionais, 2015.
Prefeitura Municipal de Montes Claros.

Montes Claros (MG) foi classificada, segundo o IBGE (2007), que destacou a sua centralidade na região do Norte de Minas, como “Capital Regional B”[5], pois oferta uma gama de bens e serviços com grande alcance espacial. Atentando-se para as interpretações dos gráficos e tabelas, percebe-se que o gráfico 01 apresenta um panorama de como o setor de serviços (terciário) vem se consolidando em Montes Claros, sendo esta uma das razões pelas quais a cidade é considerada um polo regional (cidade média) ou “Capital Regional”, já que, segundo França e Soares (2014, p.6), “O desenvolvimento do setor terciário é uma tendência marcante na dinâmica econômica das cidades médias, como é o caso da cidade em foco”, o que contribui para a atração dos deslocamentos populacionais da região.

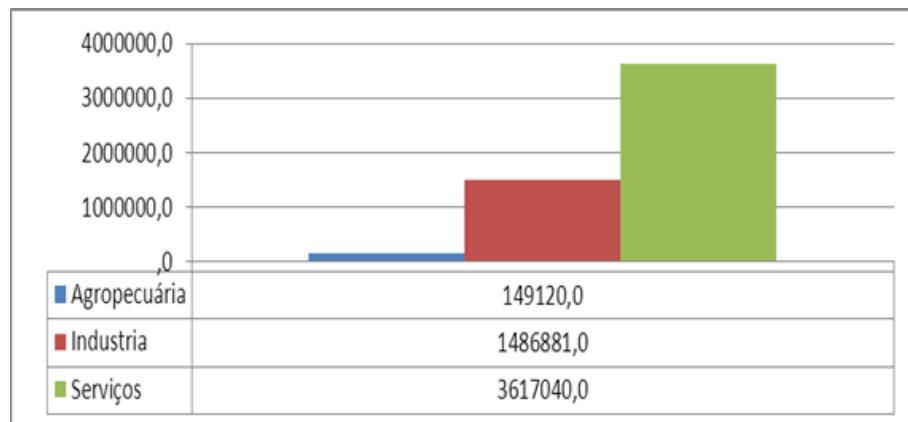


Gráfico 01

Produto interno bruto de Montes Claros, 2013

IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Em 2013, o setor de agropecuária era responsável por R\$149.120,00 do produto interno bruto; o setor da indústria alcançou o valor de R \$1.486.881,00. Porém, ambos os setores estiveram longe de superar os R\$3.617.040,00 advindos do setor de serviços, que, indubitavelmente, comandou a economia da cidade norte-mineira.

Em Montes Claros, os deslocamentos, sejam eles diários ou permanentes, provocam transformações estruturais e comportamentais na cidade, já que esta tem que se adequar para receber esse fluxo de pessoas que vêm em busca da satisfação das mais variadas necessidades, que não podem ser supridas em sua origem, como propõe Rémy e Voyé sobre as modificações no espaço decorrentes dessa mobilidade:

A mobilidade – que afecta não só as pessoas e os bens mas também as mensagens e as informações – repercute-se de várias maneiras na construção e no uso do espaço, e afecta a vários graus e numa temporalidade diferente a cidade e o campo. Assim caracterizada como processo de integração da mobilidade na vida quotidiana a urbanização dará à individualização toda a sua lógica, ao diminuir o peso dos enraizamentos territoriais e do controlo ecológico na dinâmica global. Permitirá fazer do projecto individual um elemento chave de reivindicação na vida quotidiana (RÉMY, VOYÉ, 1992, p.61).

Modificações são causadas na cidade de Montes Claros, seja na estrutura viária, como o aumento do trânsito de veículos e pessoas na cidade, seja na forma como esta tem acolhido e ofertado seus serviços às pessoas da região. Os passageiros que aqui chegam são um reflexo do seu comportamento, da sua crença, das suas ideias, das suas necessidades, que a partir do seu vir e ir passam a fazer parte do cotidiano do local.

Ainda sobre as modificações no espaço social provocada pela mobilidade, Carmo explica:

Como vimos, o incremento e a intensificação da mobilidade provoca uma desarrumação orgânica que nos leva a configurar o espaço social, não como um plano indiferenciado incólume à passagem vertiginosa dos fluxos, mas como espécie de cordilheira accidentada que interfere e sofre constantes interferências resultantes da interação com um sem-número de movimentos e deambulações. Num certo sentido, pode dizer-se que as mobilidades geram novas espacialidades e

que estas, por seu turno, enformam e redirecionam os circuitos (CARMO, 2009, p. 49).

Conforme explicita Simmel (2004), o passageiro, por ele denominado de “estrangeiro”, sofre um processo dialético, ao mesmo tempo que existe uma atração pela cidade, como os serviços e bens ofertados, ocorre, também, uma repulsa, pois, mesmo que ele se estabeleça naquele local, será sempre visto como o outro, o de fora. E, apesar de muitas vezes o passageiro ser tratado com certo preconceito por ser “de fora”, ao mesmo tempo, não se pode negar que ele representa o novo e provoca transformações sociais e econômicas no cerne da sociedade.

As rodovias, fruto das políticas regionais do final da década de 1970, que ligam a cidade de Montes Claros aos demais municípios norte-mineiros e aos principais centros econômicos nacionais, juntamente com a oferta de transportes, quando cumprem o papel de conectores dos centros urbanos e facilitadores das relações sócioespaciais, são meios responsáveis pelo progresso e desenvolvimento da região.

Atualmente, a cidade de Montes Claros, diante do seu dinamismo, se destaca por receber, diariamente, um grande fluxo de pessoas e bens através dos deslocamentos pendulares feitos por meio do transporte público regular de passageiros e pelo transporte informal, que ocorrem entre os municípios da região.

A mobilidade e o transporte rodoviário de passageiros

A necessidade de se locomover é inerente ao ser humano, ou seja, faz parte da sua natureza conquistar novos territórios, ir além dos limites geográficos. Atualmente, pode-se dizer que o vir e ir de pessoas (e assim culturas, ideias, etc.) entre as cidades, Estados, Países, torna-se a cada dia mais corriqueiro, e que, segundo Bauman (2001), é fruto de uma modernidade líquida[6], pela qual as pessoas não mais se prendem a lugares, seja em decorrência da velocidade do movimento, seja em razão do acesso a meios rápidos de mobilidade:

Graças a sua flexibilidade e expansividade recentemente adquiridas, o tempo moderno se tornou, antes e acima de tudo, a arma na conquista do espaço. Na moderna luta entre tempo e espaço, o espaço era o lado sólido e impassível, pesado e inerte, capaz apenas de uma guerra defensiva, de trincheiras – um obstáculo aos avanços do tempo. O tempo era o lado dinâmico e ativo na batalha, o lado sempre na ofensiva: a força invasora, conquistadora e colonizadora. A velocidade do movimento e o acesso a meios mais rápidos de mobilidade chegaram nos tempos modernos à posição de principal ferramenta do poder e da dominação (BAUMAN, 2001, p. 16).

Portanto, é inegável que a mobilidade seja um dos principais recursos da vida do século XXI (CREESWEL, 2009), e que tanto chama a atenção dos diversos estudiosos/pesquisadores que tentam entender como esse movimento de corpos entre os lugares acontecem e os efeitos deles decorrentes.

Rémy e Voyé definem a mobilidade como sendo:

[...] condição de adaptação e de participação na vida urbana. [...] Essa mobilidade reveste-se de várias formas, entre as quais se podem distinguir: as deslocações quotidianas ou pluriquotidianas para ir ao emprego, por exemplo, ou para fazer compras; a mobilidade interurbana, que supõe deslocações de uma cidade para outra em função das <> das cidades e sua hierarquização (do ponto de vista escolar, por exemplo, ou mesmo para compras mais especiais); (RÉMY, VOYÉ, 1992, p.74).

Sob um outro enfoque, que complementa o significado dado por Rémy à mobilidade, Creeswel entende que :

A mobilidade é um emaranhado de movimentos físicos, de significado e prática. Cada um destes elementos da mobilidade é, em meu entender, político. Mobilidade é também movimento social. Combina o movimento (de pessoas, de coisas, de ideias) com os significados e as narrativas que os circundam (CRESSWELL, 2009, p. 25).

De acordo com o gráfico 02, dados do IBGE (2011)[7] e sítio eletrônico do DER[8], o transporte rodoviário intermunicipal/interestadual público, é, ainda hoje, a principal modalidade de locomoção coletiva de passageiros utilizada no Brasil, realidade que não é diferente na região norte-mineira, seja pela extensa malha rodoviária brasileira que interliga as mais diversas localidades, seja pela regularidade dos serviços prestados pelas empresas de transporte ou, ainda, pelo valor das tarifas que tornam o ônibus mais acessível às diversas classes econômicas, transformando essa modalidade de transporte numa atividade de extrema importância para a concretização da mobilidade e acessibilidade sócioespacial e que traz incentivo ao crescimento econômico e ao desenvolvimento social da sociedade.

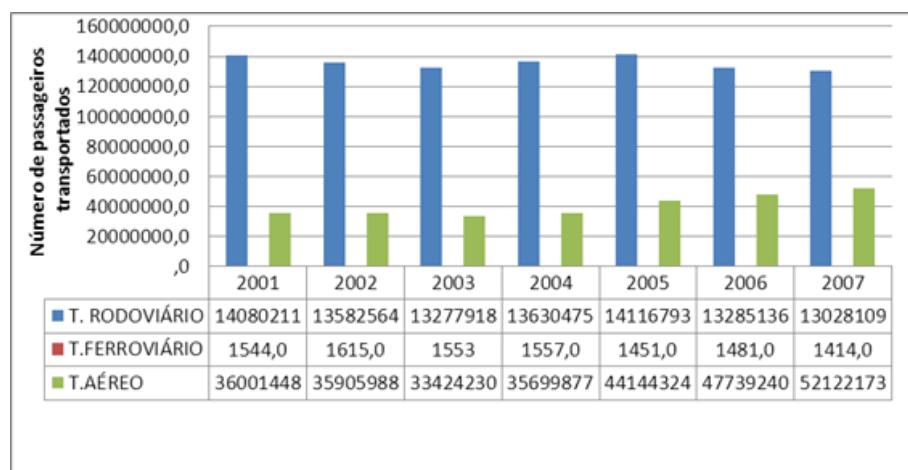


Gráfico 02

Tráfego de passageiros no Brasil por tipo de modal coletivo, 2001–2007:
Dados IPEADATA, vários anos.

Vale destacar que o transporte público de passageiros, fundamental para a consecução dos fins da mobilidade espacial, tem significativa importância para o desenvolvimento social, cultural e econômico da sociedade. Conforme destaca a ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos - apud Gifoni Neto (2002, p.76), o transporte tem pelo menos cinco funções essenciais para a economia e a sociedade:

(i) garantidor fundamental do direito de ir e vir, sobre o qual foi fundado o Estado Moderno; (ii) indutor poderoso de desenvolvimento; (iii) é insumo econômico essencial para as atividades produtivas e de distribuição, comércio e circulação, e até mesmo de consumo, sem o qual os modos econômicos de produção vigentes não sobrevivem; (iv) integrador de tudo e de todos, já que sem o transporte não se pode apropriar do território, criando-se a consciência de identidade, de pertencer a um mesmo local, e não se forma, assim, nenhuma amalgama política, cultural e econômica, necessárias para unir as comunidades e a própria sociedade; (v) é uma atividade-meio “sine qua non”, que interliga todas as demais e sem a qual nenhuma delas tem condições de se realizar plenamente (saúde, educação, cultura, lazer, moradia, trabalho etc.). Enquanto esta função age como um hífen, a anterior amarra o conjunto da sociedade.

Diante da importância do transporte, principalmente para realização do vir e ir, é que, em 2016, detecta-se um crescimento na oferta de transportes rodoviários na região, que contribuem para que a cidade de Montes Claros receba, diariamente, um grande fluxo de pessoas e bens através dos deslocamentos diários ou movimentos pendulares feitos não apenas por meio do transporte público regular de passageiros, mas, também - e principalmente - , pelo transporte informal, além do transporte dos consórcios da saúde, que ocorrem entre os municípios da região e o transporte de estudantes.

Assim, essa intensa e difusa interação da mobilidade sócioespatial e o fluxo de pessoas que acontece entre os municípios norte-mineiros e a cidade de Montes Claros, dá-se pelo fato desta ser considerada uma “Capital Regional”, oferecendo à população uma gama de serviços, tais como os já mencionados, que, normalmente, são deficientemente ofertados nos demais municípios da mesorregião Norte do estado.

A propagação e modernização do transporte rodoviário, somado à abertura e pavimentação de estradas, transformaram a acessibilidade e a mobilidade entre a cidade de Montes Claros e os municípios da região norte-mineira, tornando mais intensos os deslocamentos e, em decorrência desses fatores, as pessoas que precisam utilizar os serviços e o comércio disponibilizados pela cidade não mais têm a necessidade de se fixar definitivamente na cidade, podendo fazê-lo diariamente através dos movimentos pendulares.

A região dispõe de vários tipos de transportes alternativos que fazem frente ao transporte regular, como os táxis, os ônibus da saúde e o transporte escolar, vans, as caronas das redes sociais e o transporte particular, conhecidos como “caroneiros”. Cumpre destacar que nem todo transporte alternativo é informal, como os ônibus dos consórcios de saúde e o transporte escolar.

Não se pode dissociar o aumento do fluxo de pessoas entre os municípios do Norte de Minas e Montes Claros dos meios de transportes e da infraestrutura rodoviária. A busca pela velocidade integrada ao desenvolvimento dos transportes permitiu uma oferta crescente de veículos que fazem, atualmente, o trajeto das pessoas entre estas cidades e a combinação desse fluxo de passageiros com a cidade propiciou uma mudança na dinâmica social e econômica da cidade.

O transporte rodoviário informal de passageiros

O transporte informal, como é executado atualmente (2016), através de ônibus, micro-ônibus, vans, táxi e até veículos particulares (placa cinza), com a cobrança de passagem, objeto da presente pesquisa, teve início na região no ano de 1994 e, dois anos após o seu aparecimento, em 1996, essa modalidade já incomodava e ameaçava a prestação do serviço dos transportadores regulares.

Os primeiros transportadores alternativos encontraram uma brecha para explorar o serviço, quando observaram que as empresas regulares não atendiam suficientemente aos anseios da população, seja na questão da disponibilização dos horários dos ônibus, seja pela falta de qualidade na prestação do serviço e, até mesmo, pelo esgotamento das passagens. “Os ônibus partiam para seus destinos tão cheios que, não raras vezes, iam passageiros em pé no corredor do veículo.” (Neto Braga, funcionário da Transnorte, entrevista concedida a autora, em 12/06/2014).

O crescimento do trabalho informal, o desemprego, a busca pela velocidade, a necessidade crescente de otimização/diminuição de tempo e custo, influenciaram alguns interessados a explorar de modo informal o serviço de transporte, com o fim de atender a demanda não satisfeita pelo serviço prestado sob a responsabilidade do Estado. Esta atitude dos transportadores informais acarretou em uma mudança no cenário do transporte coletivo, principalmente no Norte de Minas Gerais, e que impactou diretamente os modos e costumes das pessoas na região, tanto no aspecto econômico, quanto cultural.

A lei tomou para si a tarefa de elencar quais são as formas de transporte e como estas poderão ser executadas de forma regular, bem como determinou o que será caracterizado como transporte informal de passageiros.

O Decreto nº. 44.035/05, que disciplina a autorização para a prestação de serviço fretado de transporte, elenca e explica, em seu artigo 2º e respectivos incisos, quais as formas de transportes permitidas por lei (ou regulares) para efetuar viagens intermunicipais[9], enquanto que a Lei nº. 19.445/2011 esclarece o que é considerado transporte informal.

Cumpre ressaltar que, embora no presente trabalho seja utilizada a denominação transporte informal, o Estado de Minas Gerais, corroborado pela Lei nº. 19.445/2011 denomina este modal como clandestino, deixando expressa essa denominação a partir da ementa da referida lei, quando “Estabelece normas para coibir o transporte metropolitano e intermunicipal clandestino de passageiros no Estado.” (MINAS GERAIS, 2011).

Por isso, não é raro encontrar a expressão “transporte clandestino de passageiros” em reportagens, artigos e até mesmo em pronunciamentos de autoridades públicas. Para um maior esclarecimento, a Lei Estadual de Minas Gerais, nº. 19.445/2011, em seu artigo 2º, descreve o que é caracterizado como transporte clandestino:

Para os efeitos desta Lei, considera-se clandestino o transporte metropolitano ou intermunicipal remunerado de passageiros, realizado por pessoa física ou jurídica,

em veículo particular ou de aluguel, que: I – não possua a devida concessão, permissão ou autorização do poder concedente; II – não obedeça a itinerário definido pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP (MINAS GERAIS, 2011).

Assim, as pessoas jurídicas ou pessoas físicas que, através de ônibus, vans, micro-ônibus e táxis, efetuam o transporte intermunicipal de passageiros sem a formalização de um contrato administrativo com o Estado, denominado Contrato de Concessão de Serviço Público, não podem, em nome do Estado, explorar tal atividade, atuando, assim, à margem do sistema, sendo, então, rotulados como transportadores clandestinos de passageiros pelo Estado e seus órgãos.

Só é admitido pelo Estado como transporte coletivo público intermunicipal aquele feito por empresas que possuam um contrato de concessão com este, realizado entre dois ou mais municípios e aberto ao público em geral. Estas empresas concessionárias podem executar o serviço continuamente, cobrar passagem (com tarifas definidas pelo Estado), com itinerários e horários definidos pelo órgão responsável, no caso o DER, pegar passageiros durante o trajeto nos pontos preestabelecidos, ir e voltar com grupo de passageiros diferentes e utilizar o terminal rodoviário como ponto de embarque e desembarque.

Atualmente, existem vários modais e formas de se realizar o transporte informal, mas o modal pioneiro na realização deste transporte na região foi o táxi, principalmente pela facilidade na prestação, bem como por ser legalizado e, ainda, pelo tipo de serviço que executa.

Entretanto, o taxista devidamente licenciado (legalizado) em seu município pode realizar, formalmente, o transporte de passageiros na sua “praça” ou no município, podendo fazer viagens intermunicipais, desde que contratado por passageiros determinados, devendo retornar com os mesmos passageiros ou mesmo vazio, obedecendo os preceitos estabelecidos por lei para o exercício da função. Caso o taxista extrapole a legislação, assume o risco de executar um serviço informal de transporte de passageiros, conduta passível de sofrer as sanções impostas pela lei.

O ônibus (acima de vinte passageiros), micro-ônibus (até vinte passageiros) e as vans também são utilizados para realizar o transporte informal de passageiro. Os transportadores aproveitam da figura do fretamento eventual ou do transporte fretado, definidas e resguardadas por lei, para tentar ocultar a realização do transporte coletivo público de passageiros (Jales Rodrigues, transportador informal, entrevista concedida a autora em 18/01/2016).

O fretamento eventual, de acordo com a legislação, não é aberto ao público, sendo prestado a um grupo de pessoas devidamente identificadas, com itinerário preestabelecido, normalmente com a finalidade turística, cultural, recreativa, religiosa ou semelhante, sendo vedada a prática de quaisquer atos próprios e características do serviço de transporte público, tais como o embarque ou desembarque de pessoas nos terminais rodoviários de passageiros e suas áreas de entorno ou mesmo a cobrança individual de passagens.

O que diferencia a figura do fretamento eventual para o transporte fretado é que este último deve ser prestado mediante um acordo bilateral de aluguel entre o transportador e um grupo de pessoas, realizado através de um veículo de aluguel.

Para a execução desses dois tipos de transporte (fretado ou fretamento eventual), é necessária uma autorização (ATF – Autorização de transporte fretado), que é concedida pelo ente público responsável, ou seja, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) - para viagens interestaduais[10] - ou DER - para viagens intermunicipais[11].

Outra forma de prestação do serviço de transporte informal é através da nova figura do “caroneiro”. O “caroneiro” é o particular que efetua o transporte de pessoas entre dois ou mais municípios e cobra uma taxa preestabelecida dos seus usuários. As redes sociais são as principais responsáveis pela disseminação dessa nova modalidade de transporte informal. No Facebook existem incontáveis grupos de carona. Estes grupos possuem rígidas regras de conduta para quem oferece e para quem usa o serviço, e aquele que não as respeita é excluído.

Segundo informações obtidas junto ao DER, havia, até o ano de 2014, um número aproximado de vinte mil transportadores informais em todo Estado e de três mil apenas no Norte de Minas Gerais. Importante salientar que, por se tratar de uma ação informal e não cadastrável, é difícil precisar o número de informais que atuam na região, cuja realidade certamente não deve coincidir exatamente com os dados apresentados, sofrendo uma variação para maior[12]. A imprensa estima que o número de informais em atividade na cidade de Montes Claros e região alcança 8.000 (oito mil) veículos[13].

De acordo com Gifone, o transporte informal, que ele também denomina como artesanal, tem seu crescimento justificado por alguns fatores:

No transporte informal, a propriedade dos veículos é atomizada, disseminada entre numerosos proprietários que, em geral, são os próprios operadores, embora há notícias de que vem crescendo a formação de pequenas frotas por um único proprietário. Oferecem um serviço porta-a-porta e param nos lugares mais convenientes para o usuário. As tarifas são definidas em função das fixadas para o ônibus. [...] Na medida em que, evadindo os impostos, não são submetidos a custos de mão-de-obra na mesma proporção que os imputados aos ônibus regulamentados, os transportadores artesanais trabalham com altos índices de rentabilidade. Isso tem tornado o serviço atraente e, devido à inexistência de barreiras à entrada nesse mercado, um número crescente de operadores individuais tem passado a operar entre as cidades (GIFONE NETO, 2002, p. 95).

Outra vertente estaria ligada ao aspecto econômico do sistema de transporte regular. Segundo o DER[14], quanto menor a renda da população de uma determinada região, maior é a proliferação do transporte informal, já que este tipo de transporte oferece passagens que chegam a ser 50% mais baratas que a ofertada pelo transportador que atua de acordo com a lei.

Não se pode olvidar, também, que a utilização dos serviços informais pode ser atribuída à própria insatisfação do usuário com o serviço regular de transporte, afirmação ratificada pelo usuário do sistema informal,

que reclama da falta de conforto dos ônibus regulares que fazem, principalmente, os trajetos para cidades menores da região e do tempo de viagem mais demorado (Sérgio Carvalho Silveira, entrevista concedida a autora, em 09/10/2015) [15].

A insatisfação do usuário é também ressaltada pelo próprio órgão do governo Estadual, DER[16], como umas das vertentes que fazem o transporte informal ganhar relevância, destacando, além da falta de conforto, a variedade de horários de viagem, o não cumprimento do quadro de horário, higiene, cordialidade dos funcionários da operadora e a preocupação com o bem estar do cliente.

A cidade de Montes Claros conta com o maior terminal rodoviário (Figura 02) da região, denominado de “Hidelbrando Alves de Freitas” (inaugurado no final dos anos 1970, pelo Presidente João Figueiredo e Governador Francelino Pereira, na gestão municipal do Prefeito Antônio Lafetá Rebello). Segundo levantamento de dados realizado por Ricardo et al (2010), no ano de 2008 o referido terminal contabilizou a chegada de 657.453 passageiros (em 33.609 viagens) e a saída de 814.025 passageiros (em 30.171 viagens). Entretanto, de acordo com os dados fornecidos pela administração do terminal rodoviário em julho de 2016, foram contabilizados, no ano de 2015, 309.957 embarques e 130.827 desembarques, caracterizando a diminuição do movimento no referido terminal, o que pode estar relacionado ao crescimento da oferta dos informais na cidade.

No entanto, para se chegar a um número real de chegadas e partidas a referida cidade, devem ser levados em conta, também, os passageiros que utilizam o transporte alternativo.



Figura 02
Terminal Rodoviário de Montes Claros, 2016
acervo particular da autora, 14/07/2016.

Como se vê, o fluxo de pessoas que chegam e partem da cidade de Montes Claros pode ser muito maior do que os números registrados pelo terminal rodoviário, que só representam uma parte dos modais

disponibilizados para efetuar tal transporte, ou seja, daqueles oferecidos pelas empresas concessionárias.

Além do terminal rodoviário, Montes Claros possui vários pontos de onde são realizados os transportes informais, pelos quais chegam e partem um grande número de pessoas diariamente. Vale destacar que alguns destes pontos já têm preestabelecidas as cidades de destino, como por exemplo, a Praça Doutor Carlos, no centro da cidade, que é o ponto daqueles passageiros que chegam e partem para Bocaiúva; a Praça de Esportes (Figura 03), também no centro da cidade, de onde partem os transportes para Francisco Sá e Belo Horizonte; a Socomil, ponto dos que vem e vão para São Francisco, Januária e Brasília de Minas; e Pimentel (em frente ao hospital Dilson Godinho), que é conhecido como o ponto dos passageiros que tem como destino Janaúba, Salinas, Taiobeiras, Espinosa e Porteirinha.



Figura 03

Praça de Esportes de Montes Claros - ponto de embarque e desembarque dos transportadores informais
Luiz Ribeiro.

Com o crescimento do número de transportadores informais em Montes Claros, novos pontos de embarque e desembarque na cidade vão sendo definidos, quase que diariamente, o que proporciona mais opções e facilidades para quem procura o serviço.

Cumpre ressaltar que, além dos pontos já preestabelecidos, há, também, aqueles transportadores que permanecem nas redondezas da rodoviária da cidade, geralmente no próprio setor de estacionamento do local, ofertando serviços alternativos para passageiros que ali, inicialmente, estão em busca do transporte regular.

Com a difusão do transporte alternativo de passageiros em Montes Claros e na região norte-mineira, houve uma grande diminuição no número de passageiros que utilizava os serviços das concessionárias[17] e, consequentemente, na mesma proporção, ocorreu um grande declínio na receita dessas empresas[18]. A Transnorte, uma das concessionárias que presta serviço na região, alegou que, até o ano de 2014, houve uma diminuição de aproximadamente 60% na venda das passagens.

Tal situação levou a um grande enfrentamento de todos os envolvidos, ou seja, entre os transportadores informais, as empresas concessionárias do serviço, os órgãos do poder público fiscalizadores e reguladores da atividade e, por fim, o passageiro. De qualquer forma, ambas as modalidades, regular e informal, seguem, ainda que de forma não amistosa, coexistindo, sendo notória a ascensão do mercado informal, fato que corrobora a importância desta alternativa para os movimentos intermunicipais.

Diante da diminuição do número de passageiros que usufruem do serviço prestado pelas concessionárias e, tendo em vista os prejuízos que tais empresas vêm sofrendo, tornando, assim, inviável a exploração do serviço em algumas linhas - pela falta de procura -, estas se viram obrigadas a implementar algumas modificações internas, tal como a diminuição de horários de várias linhas. A concorrência dos informais levou a Transnorte, até o ano de 2014, a desativar cinco linhas, quais sejam, para Francisco Drummond, Guaraciama, Lagoa dos Patos e Riacho dos Machados, além da linha executiva para a capital.

Isso não significa dizer, como já afirmado alhures, que tenha havido uma diminuição do fluxo de pessoas. Na verdade, houve um enorme crescimento da atividade de transporte como um todo, embora, para a indignação das empresas concessionárias – e talvez até mesmo do próprio Estado através dos seus órgãos fiscalizadores – esse crescimento tenha sido pulverizado e/ou diluído nos mais diversos prestadores informais do serviço.

Por outro lado, a restrição dos horários ou até mesmo a extinção de algumas linhas específicas pelas empresas regulares, em locais não abrangidos ou de pouco interesse para os transportadores informais, acaba por afetar de sobremaneira a mobilidade das pessoas que residem principalmente na zona rural e que dependem apenas do transporte regular para satisfazer as suas necessidades na cidade, tais como saúde, educação, trabalho, etc, pois muitos desses lugares são ignorados pelo transporte informal, que não disponibiliza o embarque e desembarque de passageiros, simplesmente por não serem obrigados por lei a cumprir determinados itinerários ou horários preestabelecidos[19].

As pessoas jurídicas ou pessoas físicas que atuam na informalidade não sofrem qualquer controle de qualidade/fiscalização por parte do Estado com relação aos serviços prestados, especialmente quanto à manutenção dos veículos, qualificação e gestão dos funcionários/motoristas, que são colocados à disposição da sociedade, traduzindo-se, vale dizer, num enorme risco à integridade física daqueles que utilizam do serviço. Além disso, essas empresas não recolhem impostos, ou seja, não se submetem a todos os deveres que são rigidamente conferidos às empresas regulares que efetuam o transporte intermunicipal na cidade de Montes Claros.

Deve-se atentar para o fato de que as concessionárias do serviço de transporte público são compelidas pela lei - e fiscalizadas pelos órgãos de controle - a cumprir um itinerário (linha) com as paradas determinadas, dentro dos horários preestabelecidos (sem atrasos), devendo obrigatoriamente seguir viagem mesmo sem passageiro, ao contrário do

transporte informal que só inicia a viagem se houver demanda, ou seja, se houver determinado número de passageiros[20].

Devido a falta de fiscalização, não são raras as reclamações dos passageiros que utilizam o transporte informal, como a que segue:

A Zap viagens e turismo são muitos irresponsáveis, já tive vários problemas com eles, como: amarrar bagagem em cima do veículo e deixar cair meio da viagem e quase perder, tentar deixar pra trás pq (sic) diz que não tinha vaga, até por fim hoje deixou meus filhos pra trás, alegando que chegou no local e não procurou por eles, sendo que chegaram no local antes do horário combinado. Então pra que pagaram (sic) um telefone de contato, no mínimo se não estava achando, deveria ter ligado perguntando kd (sic)! Enfim, última vez que uso esse transporte, MUITO IRRESPONSABLES! Não tem um pingo de respeito com os passageiros. NÃO RECOMENDO! (IVAN PRATES, 2016)[21].

Depois que as concessionárias param de explorar determinada linha, os informais assumem completamente as mesmas e passam a cobrar valores mais altos dos que eram antes praticados, já que não mais existe a concorrência com as transportadoras regulares[22](DER, 2014).

No entanto, o número – cada vez maior – de transportadores informais demonstra que, sem dúvida alguma, apesar da falta de regularização normativa para exploração do modal, é uma realidade e opção para o transporte de passageiros na região, sendo certo que não se pode deixar de levar em consideração, sobretudo pelos órgãos competentes, de que esta atividade representa uma melhora na acessibilidade e da mobilidade daqueles que necessitam transitar entre os municípios do Norte de Minas Gerais.

Se hoje, hipoteticamente, o transporte informal fosse banido integralmente das estradas, as empresas responsáveis pelo transporte formal de passageiros não seriam capazes de absorver o fluxo de pessoas, já que não teriam carros e funcionários suficientes para satisfazer a demanda da população (NETO BRAGA, funcionário da Transnorte, entrevista concedida a autora, em 12/06/2014).

Além do mais, o transporte informal representa uma concorrência que as concessionárias, originalmente, não possuíam e uma verdadeira opção para os usuários. As concessões de linhas feitas pelo Estado não abrem a oportunidade de concorrência por um longo período, pois, normalmente, são concedidas a uma empresa que se vê resguardada por um contrato que, em média, vigora por 25 anos, como, por exemplo, é o caso da linha que liga Montes Claros a Belo Horizonte, que é feita com exclusividade pela Transnorte.

No meio de todo esse embate entre o Estado, as concessionárias e os transportadores informais, está o passageiro, que muitas vezes deixa de optar pelo transporte regular, que é constantemente fiscalizado pelo Estado, para utilizar-se do transporte informal, normalmente menos oneroso e com algumas comodidades, embora coloque em risco sua integridade física, pelo fato de que estes transportes não estão sujeitos às mesmas obrigações das empresas oficiais, máxime no que diz respeito às fiscalizações de funcionamento que são submetidas as empresas regulares.

E daí percebe-se toda a complexidade da questão, pois se, por um lado, a existência de concorrência na atividade do transporte seja, pelo menos em tese, recomendável, por outro lado, é necessária existência de mecanismos ou normas capazes de equilibrar essa relação, pois as condições atualmente enfrentadas pelos transportadores, sejam eles formais ou informais, geram prejuízos e empecilhos a todos indistintamente, sobretudo ao próprio passageiro. Ora, a postura simplória do Estado no sentido de apenas combater o transporte informal já não parece ser suficiente para o problema.

Desta forma, é inegável o crescimento da mobilidade e o fluxo diário de pessoas entre os municípios norte-mineiros e a cidade de Montes Claros (MG), feitos através desse novo contexto do transporte intermunicipal denominado pelo Estado como clandestino, que vem se reafirmando e ganhando adeptos em toda região. Os deslocamentos e a forma como eles ocorrem tem gerado transformações, como já frisado, que interferem diretamente no desenvolvimento social e econômico da cidade, atingindo, também, direta e inteiramente, todos os cidadãos que dependem dos meios de transporte disponíveis, seja informal ou regular, para se deslocar de uma cidade a outra, e, também, para aqueles que exploram o serviço de transporte como forma de manutenção da sobrevivência própria e familiar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da relevância do transporte público de passageiros e da mobilidade sócioespacial, necessários para a dinamização do desenvolvimento regional, é que o transporte informal de passageiros vem a cada dia ganhando mais espaço e adeptos em Montes Claros, modificando profundamente a realidade da cidade e o mercado de transporte intermunicipal da região.

A velocidade, a praticidade, o número e tipo veículos disponíveis que fazem o transporte intermunicipal, bem como a acessibilidade, desempenham um papel preponderante nas decisões dos seus usuários, por facilitar o vir e ir cotidiano, o que influencia diretamente na dinâmica da cidade que os recebe, já que tem ampliado o número de consumidores dos seus serviços e bens.

Em Montes Claros, os deslocamentos, sejam eles diários ou permanentes, vêm causando transformações estruturais e comportamentais na cidade, que é obrigada a se adequar para receber e suportar esse fluxo de pessoas que vêm em busca da satisfação das mais variadas necessidades que não podem ser atendidas em seus locais de origem.

O crescimento do setor de serviços, como visto no trabalho (gráfico 01), pode ser considerado como uma consequência dos fluxos de pessoas recebidos pela cidade, já que, com o aumento da procura pelos serviços (saúde, educação, comércio, etc), vão surgindo mais ofertas para atender as necessidades da clientela.

Como se vê, é inegável o crescimento dos deslocamentos e o fluxo diário de pessoas entre os municípios norte-mineiros, feitos em decorrência e através desse novo contexto do transporte informal intermunicipal, que vem modificando forma de vir e ir da população, que dispõe, atualmente, não apenas de mais opções de transporte, mas, também, melhores preços e maiores facilidades na contratação de um serviço que, durante muito tempo, concentrava-se nas mãos das empresas concessionárias de transporte.

Por outro lado, não se pode negar que a concorrência destes transportadores vem prejudicando a execução do serviço pelos transportadores regulares que, como visto, possuem várias obrigações impostas pelo Estado, o que resulta em outras consequências negativas, entre elas – e talvez a mais grave – o encerramento das atividades de muitas empresas, gerando, em última análise, o desemprego.

Entretanto, percebe-se, ao mesmo tempo em que o modal informal prejudica a execução do serviço pelas concessionárias, representa, também, uma evolução na mobilidade e acessibilidade da população norte-mineira que tem, atualmente, em 2016, à sua disposição várias opções e formas de efetuar os deslocamentos intermunicipais, o que evidencia a existência de concorrência como fator essencial para a melhoria da oferta do serviço.

Desta forma, apesar da oferta de transporte regular de passageiros, a maioria das pessoas que precisam de se deslocar entre as referidas localidades preferem lançar mão do uso do transporte informal ou clandestino (assim denominado pela legislação), seja pela economia de tempo e dinheiro ou por outras comodidades ofertadas por esse modal. Logo, através dessa mobilidade sócioespacial, não só a estrutura urbana da cidade é transformada pelo fluxo de pessoas circulantes, mas também as ideias, os comportamentos e o modo pelo qual as sociabilidades a entre os habitantes da região norte mineira acontecem.

AGRADECIMENTOS

À FAPEMIG pelo auxílio financeiro para realização desta pesquisa.

Referências

ACIMOC – ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE MONTES CLAROS; UNIMONTES – UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. Montes Claros potencialidades. Montes Claros, 2012. Disponível em: . Acesso em: 20/01/2016.

AUGÉ, Marc. Não Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Tradução Maria Lúcia Pereira, 9^a edição. Campinas, SP: Papirus, 2012.

ANDRADE, Almeida Thompson; SANTOS, Angela Moulin Simões Penalva; SERRA, Rodrigo Valente. Fluxos migratórios nas cidades médias e regiões metropolitanas brasileiras: a experiência do período de 1980/96. In:

- Cidades Médias Brasileiras. ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (org.). Rio de Janeiro: 2001, IPEA, p. 171-211. Disponível em . Acesso em: 25/01/2016.
- BAUMAN, Zygmunt. Modernidade líquida. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2001.
- CARMO, Renato Miguel do. Do espaço abstracto ao espaço compósito: refletindo sobre as tensões entre mobilidades e espacialidades. In: CARMO, Renato Miguel do, SIMÓES, José Alberto (org.). A Produção das Mobilidades Redes, Espacialidades e Trajectos. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009. p. 41-54.
- CASTELO BRANCO, M.L.; FIRKOWSKI, O.L.C.F.; MOURA, Rosa. Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL –ANPUR, XI, 2005, Salvador p.01-11. Disponível em: . Acesso em: 04/01/2016.
- CRESSWELL, Tim. Seis temas na produção das mobilidades. In CARMO, Renato Miguel do, SIMÓES, José Alberto (org.). A Produção das Mobilidades Redes, Espacialidades e Trajectos. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009, p. 25-37.
- FRANÇA, Iara Soares de. et al. A centralidade de Montes claros enquanto cidade média no Norte de Minas Gerais: considerações sobre os fluxos populacionais e a polarização nos serviços de educação e saúde. In: CONGRESSO DESENVOLVIMENTO SOCIAL: MOBILIDADES E DESENVOLVIMENTOS, IV, 2015, Montes Claros. Disponível em: . Acesso em 11 nov. 2015. ISSN: 1984-2996
- GIFONE NETO, Gotran. Instituições Regulatórias do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros: o caso das agencias reguladoras estaduais brasileiras. 2002 Tese (doutorado) – UFRJ, Rio de Janeiro, 2002. Disponível em: . Acesso em: 14 de Agosto 2013.
- IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA -. Anuário Estatístico do Brasil volume 71, 2011. Seção 5 – Aspectos da Atividade e Serviços - Transportes. Disponível em: . Acesso em: 14/08/2013
- _____. Cidades. Disponível em: < <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=314330> >. Acesso em: 10/11/2014.
- _____. Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil. Oliveira, Luiz Antônio Pinto de; Oliveira, Antônio Tadeu Ribeiro (org.). nº.1. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: . Acesso em: 30/06/2015. ISSN 2236-5265.
- _____. Censo Demográfico 2010. Disponível em . Acesso em: 30/06/2015.
- _____. Produto Interno Bruto dos Municípios/PIB 2013. Disponível em < bge.gov.br/cidadesat/xtras/grafico_cidades.php?lang=&codmun=314330&idtema=152&search=minas-gerais|montes-claros|produto-interno-bruto-dos-municípios-2013. >. Acesso em: 01/06/2016.
- _____. Mapas. Disponível em: . Acesso em: 10/06/2016.
- IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Rodovias Brasileiras: Gargalos, investimentos, concessões e preocupações

com o futuro. Série eixos do desenvolvimento Brasileiro In: Comunicados do IPEA, nº. 52. Brasília, DF, 2010. Disponível em:. Acesso em: 02/02/2016.

MINAS GERAIS, Lei 19.445 de 11 de janeiro de 2011 do Estado de Minas Gerais – Estabelece Normas para coibir o transporte metropolitano e intermunicipal clandestino de passageiros no Estado.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Planejamento e desenvolvimento: logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. 2010. 172 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) – Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros. Montes Claros, 2010.

Prefeitura Municipal de Montes Claros, MG. Disponível em: . Acesso em: 14/10/2013.

RÉMY, Jean. Sociologie urbaine et rurale: L'espace et L'agir. Entretiens et textes présentes par Étienne Leclercq. Paris, France: L'Harmattan, 1998.

RÉMY, Jean; VOYÉ, Liliane. A cidade: rumo a uma nova definição? Porto: Edições Afrontamento, 1994.

RICARDO, Claudinei dos Santos. et al. Movimento pendular em cidades médias: a centralidade de Montes Claros no Norte de Minas a partir da infraestrutura de transportes. In: Encontro Nacional dos Geógrafos – ENG, XVI. Porto Alegre, 25-31 de julho de 2010. ISBN 978-85-99907-02-3.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia. 6ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SIMMEL, Georg. O estrangeiro. In: Fidelidade e gratidão e outros textos. Lisboa: Relógio D'Água Editores, 2004.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: Cidades Médias Brasileiras. ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (org.). Rio de Janeiro: 2001, IPEA, p. 35-77. Disponível em . Acesso em: 25/01/2016.

VIRILIO, Paul; LOTRINGER, Sylvère. Guerra pura. A militarização do cotidiano. São Paulo: Brasiliense, 1984.

VIRILIO, Paul. A arte do Motor. Tradução Paulo Roberto Pires. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

Notas

[13] Disponível em: . Acesso em: 14/10/2013.

[16] Informação prestada pelo assessor de comunicação social do DER/MG, Mário Francisco Duarte Crispim, entrevista concedida a autora, em 22/04/2014.