

## TRANSPORTE COLETIVO, PANDEMIA E SEGREGAÇÃO: REFLEXÕES EM TORNO DA RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS E USUÁRIOS NO PERÍODO PANDÊMICO EM BELÉM, ESTADO DO PARÁ

PUBLIC TRANSPORT, PANDEMIC AND SEGREGATION: REFLECTIONS AROUND THE RELATIONSHIP BETWEEN PUBLIC BUS TRANSPORT AND USERS DURING THE PANDEMIC PERIOD IN BELÉM, STATE OF PARÁ

TRANSPORTE COLECTIVO, PANDEMIA Y SEGREGACIÓN: REFLEXIONES SOBRE LA RELACIÓN ENTRE EL TRANSPORTE COLECTIVO DE AUTOBUSES Y LOS USUARIOS DURANTE LA PANDEMIA EN BELÉM, ESTADO DE PARÁ

**Antonio Nacilio Sousa dos Santos**

Universidade Federal do Espírito Santo/ Universidade Federal do Ceará

 0000-0001-6792-1806

**Resumo:** Diante do contexto da pandemia da covid-19 que assolou vários países, Belém, capital do Pará, sofreu inúmeras consequências, entre elas, o uso restrito do transporte público de ônibus por parte da população. Pesquisou-se as consequências da diminuição do número de ônibus em Belém, no período da pandemia, a partir de medidas sanitárias advindas dos órgãos do governo. Antes desse contexto, a capital vivenciava uma realidade onde a frota de ônibus era muito reduzida em relação ao número de usuários, além da precariedade do serviço. Desse modo, o objetivo da pesquisa visou estudar o impacto desta medida na vida dos usuários deste transporte coletivo. Para isso, fizemos uso da metodologia qualitativa e bibliográfica. Fez-se uso de questionário para entrevistar usuários do transporte coletivo em três pontos específicos da cidade. Analiticamente, usamos os conceitos de *espoliação urbana* (Kowarick, 1993) e *necropolítica* (Mbembe, 2018) para entender as medidas sanitárias aplicadas e as consequências que estas tiveram na vida dos que necessitam desse serviço. Os resultados nos evidenciam que as deliberações colocadas em execução pelo governo, tanto da esfera federal quanto estadual, no que diz respeito ao transporte coletivo, potencializou a disseminação e circulação do vírus, bem como aprofundou a precarização do serviço colocando em risco a vida dos usuários do transporte coletivo.

**Palavras-chave:** Transporte coletivo. Pandemia da Covid-19. Espoliação urbana. Necropolítica.

**Abstract:** Given the context of the Covid-19 pandemic that has devastated several countries, Belém, capital of Pará, suffered numerous consequences, including the restricted use of public bus transport by the population. The consequences of the

reduction in the number of buses in Belém, during the pandemic period, were researched, based on sanitary measures from government bodies. Before this context, the capital experienced a reality where the bus fleet was very small in relation to the number of users, in addition to the precariousness of the service. Therefore, the objective of the research aimed to study the impact of this measure on the lives of users of this public transport. For this, we used qualitative and bibliographic methodology. A questionnaire was used to interview public transport users in three specific points in the city. Analytically, we use the concepts of urban spoliation (Kowarick, 1993) and necropolitics (Mbembe, 2018) to understand the sanitary measures applied and the consequences they had on the lives of those who need this service. The results show us that the deliberations put into effect by the government, both at the federal and state levels, with regard to public transport, increased the spread and circulation of the virus, as well as deepening the precariousness of the service, putting the lives of users at risk. of public transport.

**Keywords:** Public transport. Covid-19 pandemic. Urban spoliation. Necropolitics.

**Resumen:** En el contexto de la pandemia de COVID-19 que ha devastado varios países, Belém, la capital de Pará, ha sufrido numerosas consecuencias, entre ellas el uso restringido del transporte público en autobús por parte de la población. Investigamos las consecuencias de la reducción del número de autobuses en Belém durante la pandemia, basándonos en las medidas sanitarias adoptadas por los organismos gubernamentales. Antes de esto, la capital vivía una realidad en la que la flota de autobuses era muy pequeña en relación con el número de usuarios, además de la precariedad del servicio. El objetivo de esta investigación fue estudiar el impacto de esta medida en la vida de los usuarios del transporte público. Para ello, se utilizó una metodología cualitativa y bibliográfica. Se utilizó un cuestionario para entrevistar a los usuarios del transporte público en tres puntos concretos de la ciudad. Analíticamente, utilizamos los conceptos de expoliación urbana (Kowarick, 1993) y necropolítica (Mbembe, 2018) para comprender las medidas de saneamiento aplicadas y las consecuencias que han tenido en la vida de quienes necesitan este servicio. Los resultados muestran que las deliberaciones puestas en marcha por el gobierno, tanto a nivel federal como estatal, en materia de transporte público, han potenciado la propagación y circulación del virus, además de profundizar la precarización del servicio, poniendo en riesgo la vida de los usuarios del transporte público.

**Palabras clave:** Transporte público. Pandemia Covid-19. Expolio urbano. Necropolítica.

## 1. INTRODUÇÃO

O ano de 2000 foi marcado pelo surgimento de uma das maiores tragédias sanitárias dos últimos séculos. O surgimento da Covid-19<sup>1</sup> e, conseqüentemente, o seu desenvolvimento

---

<sup>1</sup> Covid-19 é o nome que foi dado a doença infecciosa causada pelo coronavírus, cientificamente denominado de SARS-CoV-2.

para um estágio de pandemia<sup>2</sup>, fez milhões de vítimas em todos os países. Diante dessa situação, a Organização Mundial da Saúde (OMS)<sup>3</sup> emitiu uma série de medidas para que os países mitigassem a tragédia em curso, com o objetivo de prevenir e conter a disseminação do vírus.

Os protocolos da OMS incluíam desde procedimentos básicos, por exemplo: uso de máscaras, limpeza frequente das mãos com água corrente e sabão, uso de álcool 70%, álcool em gel e distanciamento social<sup>4</sup>. Em março de 2020, o governo brasileiro<sup>5</sup>, por meio da lei federal/número 13.979, afirmou a possibilidade de adotar os protocolos recomendados pela OMS caso ocorressem aumento nos índices de casos de pessoas contaminadas pelo coronavírus<sup>6</sup> nos estados.

Com o passar do tempo, e a dispersão da contaminação de milhares de pessoas no país, diante da inobservância do governo federal em realizar medidas para conter o avanço da transmissão da doença, a maioria dos estados federativos<sup>7</sup> começaram a realizar providências para impedir a proliferação. Diante de um governo que minimizava os efeitos e consequências da doença através de discursos e de paralisia quanto a atitudes objetivas, a população se viu diante de um cenário de mensagens públicas e ações que se contrapunham: por um lado, tínhamos um governo Federal, na pessoa do ex-presidente Jair Bolsonaro protelando e, muitas vezes, confirmados por inúmeras pesquisas e

---

<sup>2</sup> Organização Mundial da Saúde é uma organização internacional que tem a função de promover o bem-estar em todos os países. Esteve a frente da mobilização na busca, entre outras coisas, da cura da covid-19.

<sup>3</sup> “Distanciamento social” foi uma das principais medidas utilizadas para que o vírus não se espalhasse. Esse distanciamento era realizado entre as pessoas.

<sup>4</sup> Um conjunto de ações que visam limitar o convívio social de modo a parar ou controlar a propagação de doenças contagiosas entre uma pessoa a outra.

<sup>5</sup> Estava na Presidência da República exercendo o cargo no executivo o ex-presidente Jair Messias Bolsonaro.

<sup>6</sup> Covid-19, coronavírus ou SARS-CoV-2, todos se referem à doença infecciosa que causou a pandemia a partir de 2020.

<sup>7</sup> O Brasil é formado por Estados federativos, ou seja, estados que possuem autonomia para poder aplicar seu dinheiro em ações para o bem estar da população sem intervenção do executivo federal.

constatações sanitárias de outros países, usando fake news<sup>8</sup> que iam de encontro com as atitudes que estavam sendo colocadas em prática por muitos Estados.

Diante dessa situação, muitos estados empenharam-se para que houvesse menos circulação de pessoas para a propagação do vírus. Dito isso, passaram a usar a lei/numero 13.979 de março de 2020 diante do aumento do número de casos de pessoas infectadas. O impacto destas medidas na vida cotidiana das pessoas nas cidades, na convivência diária das famílias, bem como em toda e qualquer atividade foi gigantesca. E, de imediato, provocou estranhamento e resistência, sobretudo, na livre mobilidade urbana que sofreu intervenção. Neste sentido, atividades econômicas e de lazer sofreram controle, sendo permitido apenas o funcionamento dos serviços considerados essenciais para a condução da sobrevivência da população. Com efeito, mantiveram-se as atividades hospitalares, farmacêuticas, supermercados, imprensa, segurança e limpeza pública, dentre os principais.

A rigor, um dos impactos destas medidas foi a redução do contingente de veículos dos serviços de transporte coletivo urbano, por congregarem um fluxo diário de grande contingente de pessoas confinadas no interior de veículos fechados como ônibus, trens suburbanos, metrô, BRTs, VLT's, balsas, embarcações intermodais, vans, ou seja, os chamados popularmente "transportes de massas".

O transporte por ônibus de passageiros que é responsável por 50% dos transportes motorizados (LIMA, SCHECTAMAN, BRIZON & FIGUEREDO, 2020), teve redução em até 60% da frota disponível para este serviço no período da pandemia. Como no caso da cidade de Belém, capital do estado do Pará, onde ocorreu a redução do contingente da frota, supostamente com o propósito de desestimular as pessoas a saírem de suas casas e, por conseguinte, como número reduzido de pessoas em circulação coletiva, contribuir para barrar a disseminação do vírus nas grandes cidades e metrópoles do país.

---

<sup>8</sup> "Fake News" é um termo em inglês que significa "falsas notícias". Popularizou-se nos últimos anos através da internet, ganhando centralidade nas disputadas políticas partidárias.

O caso da cidade de Belém é o objeto desta pesquisa, de modo a analisar a partir da observação direta e entrevistas, se a estratégia adotada pelo governo, empresários e sindicato das empresas de ônibus, foi apropriada ou não, no sentido de reduzir a disseminação do vírus na cidade e na região metropolitana. Neste sentido, também, apuramos as motivações pelos quais os passageiros tiveram que sair de suas casas e utilizar o transporte coletivo de ônibus, contrariando as recomendações de isolamento social expressa na campanha “#fica em casa”<sup>9</sup>.

Como contributo teórico e analítico em torno deste objeto de pesquisa, recorreremos a dois conceitos sociológicos: *espoliação urbana* cunhado por Lucio Kowarick (1993) e *necropolítica*, criado por Achille Mbembe (2008). O primeiro, para explicitar as extorsões e precariedades a que são submetidas à classe trabalhadora que necessitam dos serviços do estado como é o serviço de transporte público. O segundo, por sua vez, foi imprescindível para analisarmos as ações dos governos e as medidas que levaram a disseminação do vírus no contágio dos passageiros e, derivado dessa situação, a morte de milhares de pessoas na capital do estado do Pará.

Dito isso, o artigo está disposto da seguinte maneira: a) na introdução delimitamos o objeto expondo elementos basilares sobre a situação do transporte coletivo de ônibus na capital Belém, estado do Pará, bem como a metodologia utilizada e o referencial teórico para a análise da problemática pesquisada; b) nesta parte, desenvolvemos um panorama de como se encontrava o transporte de passageiros antes da pandemia, demonstrando a exacerbação dessa problemática no período pandêmico; c) prosseguimos trazendo dados das entrevistas realizadas pelos usuários do transporte coletivo de ônibus, guiando o olhar deles com relação as dificuldades enfrentadas na utilização desse modal frente a um contexto pandêmico; d) analisamos a situação do transporte coletivo de ônibus a luz do conceito de *espoliação urbana* (Kowarick, 1993) para entender as ações dos governos frente os desafios do sistema coletivo de transporte e as consequências para a população usuária; e) para aprofundar a discussão, nesta parte trabalhamos o conceito de *necropolítica* (Mbembe, 2008) para elucidar a situação das pessoas que estiveram

---

<sup>9</sup> A expressão “#fica em casa” faz parte de ações que visavam o distanciamento social entre as pessoas.

expostas a contaminação do vírus advindo de atitudes dos governos locais e federal e, por fim f) as considerações finais a respeito dos achados da pesquisa, procurando tensionar reflexões aos leitores sobre uma problemática que incidiu fortemente na vida de cada brasileiro na relação entre necessidade de uso do transporte coletivo de ônibus e o contexto da pandemia.

## **2. O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS EM BELÉM E REGIÃO METROPOLITANA ANTES DA PANDEMIA.**

A partir de meados do século XX, afirma Trindade Junior (2016), com a construção da rodovia Belém-Brasília, esse tipo de transporte passou a ser dominante na capital do Pará em detrimento de outras modalidades de deslocamento coletivo como o fluvial e o transporte ferroviário (trens e bondinhos). Dito isso, foi em 1947 que instituíram o transporte coletivo por ônibus na capital paraense.

Ainda segundo Trindade Junior (2016), no início dos anos 60, a população da Região Metropolitana de Belém (RMB) possuía cerca de 410 mil habitantes, concentrando cerca de 30% da população do estado do Pará neste período. Posterior a este período, proveniente das atividades capitalistas de grandes empresas na região amazônica, teve um aumento das ocupações comerciais e de serviços, onde muitas pessoas vieram de outras regiões e estados na oportunidade de obter trabalho/emprego, gerando um grande crescimento populacional.

Ainda sobre a radiografia populacional de Belém, capital do Pará, na década de 90 o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)<sup>10</sup> registrou que a RMB alcançou a marca de 1,3 milhões de pessoas, o que corresponde a um aumento demográfico de 31% comparado com o censo da década de 60 (TRINDADE JÚNIOR, 2016). Em 2023, o censo

---

<sup>10</sup> Site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE):  
<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/belem/panorama>

do IBGE nos trouxe o dado de que só a capital do Pará, Belém, possui cerca de 1.303.403 pessoas.

Assim exposto, com o aumento populacional tanto de Belém, quanto a região metropolitana da capital do estado do Pará, nos deparamos com a necessidade da ampliação dos serviços públicos, entre estes, o transporte coletivo por ônibus. De fato, como meio principal de locomoção da população dessa região, a demanda por esta atividade foi uma das que mais cresceram nas últimas décadas, gerando grande insatisfação entre os moradores da periferia, conforme demonstram registros de denúncias em diversos jornais locais<sup>11</sup>. No período da pandemia, a Procuradoria-Geral do Pará (PGE) e a Defensoria Pública do Estado (DPE) fizeram recomendações para o aumento da frota do coletivo de ônibus e a melhoria na qualidade deste serviço, como consta o enunciado: *“Covid-19: PGE e Defensoria alertam para o fim do prazo sobre recomendação para empresas do transporte coletivo” (2020).*

A Procuradoria-Geral do Pará (PGE) e a Defensoria Pública do Estado (DPE) alertam para o fim do prazo de retorno sobre a recomendação conjunta emitida em novembro deste ano, referente ao cumprimento de medidas de prevenção à Covid-19 por empresas de transporte coletivo que atuam no município de Belém. O prazo encerra no próximo dia 31 de dezembro. Os documentos foram encaminhados entre os dias 13 e 16 de novembro deste ano, para o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Belém (SETRANSBEL) e mais 16 empresas de transporte coletivo, recomendando a adoção de providências para a implementação das obrigações previstas no Decreto Nº 96.993/2020, da Prefeitura Municipal de Belém, que dispõe sobre as medidas de distanciamento social controlado, visando a prevenção e o enfrentamento à pandemia. [...] Dentre as orientações, está o aumento na quantidade de ônibus circulando, principalmente nos horários de pico; limite de até 28 passageiros em pé nos veículos do BRT e de até 14 pessoas em pé nos ônibus que operam nas linhas alimentadoras, convencionais e troncais. A recomendação conjunta também indica a disponibilização de pias com água corrente, sabonete e toalha descartável nos pontos finais de cada linha; de dispositivos com álcool 70% para acesso de todos os passageiros; de máscaras aos funcionários dos transportes coletivos; além de higienização da estrutura dos coletivos, ao término de cada viagem; e fiscalização do cumprimento do uso obrigatório de máscaras, dentro dos veículos, por todos os passageiros. “Na recomendação, solicitamos que empresa e sindicatos informem as medidas que vêm sendo adotadas para que estas obrigações sejam cumpridas, conforme determinou o decreto municipal, tendo em vista a preservação da saúde da população e o combate à pandemia”, complementou o procurador-geral. De acordo com a recomendação, sindicato e

---

<sup>11</sup> Inúmeros noticiários, em todos os anos até o momento, destacam a precarização e o número pequeno de transportes coletivos de ônibus em Belém e na região metropolitana da capital do Pará.

empresas teriam até cinco dias úteis para enviar respostas escritas e fundamentadas, assim como o cronograma das medidas futuras a serem adotadas. No entanto, foi concedida a dilação dos prazos para respostas, após solicitação das empresas citadas (BRILHANTE, 12 DE DEZEMBRO DE 2020, AGÊNCIA PARÁ).

Para além da problemática do número reduzido da frota do coletivo de ônibus no período da pandemia, situação que agravava a disseminação do vírus, tínhamos a situação da precarização do serviço que era disponibilizada a população. Em tempo, o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) que é um instrumento básico para o processo de planejamento municipal na implantação da política para transportes urbanos, tem a função de orientar a ação dos agentes públicos e privados, nos moldes do Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001 citado por SOARES, 2017, p.148). Desse modo, o PDTU constatou que a região não possui um sistema de “ônibus que poderá ser convencional, articulado e/ou biarticulado” (SOARES, 2017, p. 204) e que desde a verificação, nada foi modificado para minimizar este problema.

Sem levar em consideração o PDTU, em específico, a “articulação e/ou biarticulação” (SOARES, 2017) do transporte coletivo, fazendo com que ônibus fiquem disputando o mesmo usuário, oriundo da inexistência das chamadas “linhas de ônibus integradas”, faz com que o mesmo passageiro pague por mais de passagem para transitar dentro da cidade. Soma-se a isso o fato da tarifa local ser considerada pelos estudiosos da matéria como sendo uma das mais altas do país (FERREIRA, 2019).

De acordo com Ferreira (2019), o serviço de transporte por ônibus conta atualmente com 20 empresas credenciadas junto à prefeitura da capital do Pará. No total, são 165 linhas com 182 itinerários, dos quais 117 circulam apenas em Belém. As 65 linhas restantes estão em outros municípios da região metropolitana. Em tempo, a partir de Castro e Soares (2016), até o anos de 2012 existiam 40 empresas concessionárias atuando no transporte de ônibus na região metropolitana de Belém, entre pequenas e grandes empresas. Todavia, em 2012 a 2015, o governo da capital, a partir da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SEMOB), executou a política denominada de “operação coruja” que levou ao fechamento de 20 empresas que concediam o serviço de transporte coletivo de ônibus que já contava com um numerário pequeno se comparada

com a demanda da população. Castro e Soares (2016) ressaltam que os ônibus que foram “desligados” das 20 empresas prestadores deste serviço porque não se adequavam aos padrões exigidos para a prestação desse encargo público coletivo foram comprados e maquiados pelas empresas em operação regular e reincorporadas à frota.

Em verdade, diante de uma situação de pandemia, com um sistema de transporte coletivo de ônibus que se mostra deficitário, o agravamento das calamitosas condições sanitárias deste setor só aumentava a contribuição para a disseminação do vírus.

### **3. O PROBLEMA DO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS NA PANDEMIA A PARTIR DA PERSPECTIVA DOS USUÁRIOS**

Para entender as situações, casos e algumas respostas dos usuários do transporte coletivo de ônibus na capital Belém, no estado do Pará, é preciso, antes, incluir as ramificações de ocupação e trabalho dos usuários. Dito isso, cerca de 46% da população que no período da pandemia estava com trabalho, desempenhavam atividades informais. Estes, por sua vez, consideravam o auxílio emergencial<sup>12</sup> insuficiente para prover as necessidades materiais objetivas para a sobrevivência. Uma vez que entrevistamos cinquenta (50) pessoas/usuários<sup>13</sup> do transporte coletivo de ônibus.

Realizamos essas entrevistas com o objetivo de entender o impacto que as medidas de diminuição do quantitativo de ônibus afetaram na saúde dos usuários: como contaminação no uso do transporte coletivo de ônibus, transmissão da doença entre os passageiros e os familiares no retorno para casa, bem como o consequente adoecimento dessas pessoas. Além disso, buscamos evidenciar o quanto esses sujeitos necessitavam do

---

<sup>12</sup> O “auxílio emergencial” foi uma ajuda custeada pelo governo federal às pessoas de baixa renda para permanecerem em casa no período da pandemia.

<sup>13</sup> Entrevistamos o quantitativo de cinquenta (50) pessoas no período da pandemia, uma vez que tivemos dificuldades de ampliação desse número por causa da aproximação diante de um contexto desafiador para realizar pesquisa de campo em função do distanciamento social.

transporte coletivo para realizar suas atividades tendo que enfrentar os desafios e perigos em um contexto de grande risco para a vida.

As entrevistas ocorreram nos espaços denominados de “paradas de ônibus”, isto é, locais onde os usuários do transporte coletivo desse modal ficam esperando a condução parar para que possam usá-lo a fim de deslocar-se para os seus destinos de viagem. Como dito acima, foram aplicados cinquenta (50) questionários em locais estratégicos da capital, a saber: a) em um ponto de ônibus em um bairro central da cidade chamado de bairro Umarizal; b) numa grande feira popular e turística chamado de Mercado Ver-o-Peso; e em três (3) avenidas (Almirante Barroso; Augusto Montenegro e Avenida Nossa Senhora de Nazaré).

As entrevistas duraram três semanas no período da pandemia em dezembro de 2020. Essa pesquisa de campo ocorreu nos denominados “horários de pico”, ou seja, às 12h e às 18h, momento onde os usuários estão se deslocando por inúmeros motivos. No primeiro horário a explicação mais comentada foi o intervalo para o almoço. Já o horário das 18h corresponde ao momento onde as pessoas estavam saindo do trabalho em direção a sua residência ou outros compromissos, por exemplo, ir à Igreja, se exercitar, entre outras.

Os entrevistados, com relação à faixa etária, compreendiam entre 18 a 59 anos. 80% das pessoas que compuseram a pesquisa são trabalhadores com ocupação, ou seja, 40 usuários do transporte. Já foi dito que dessas 40 pessoas, cerca de 46% estava no trabalho informal, isto é, 19 pessoas. Enquanto 21 pessoas exerciam atividades em empregos<sup>14</sup>. Além disso, 96% eram pessoas que moravam em bairros afastados do centro da cidade. Dos 50 usuários do transporte coletivo de ônibus, 72% afirmaram que usavam este modal durante toda a semana, desde o surgimento da pandemia até dezembro de

---

<sup>14</sup> É preciso diferenciar “trabalho” versus “emprego”. Trabalho corresponde qualquer atividade, sem que tenham os direitos trabalhistas: salário fixo mensal, FGTS, entre outros benefícios como um emprego formal. Este, por sua vez, diz respeito à ocupação que possui todos os direitos trabalhistas.

2020, momento de realização desta pesquisa. O destino mais frequente dos entrevistados que pegaram o ônibus era destinado ao emprego e trabalho.

Infere-se, inicialmente, a relação direta entre trabalho e a necessidade do uso do transporte coletivo de ônibus. Ao diminuir o número desse modal no período da pandemia, fez com que essas pessoas ficassem altamente expostas a contaminação, uma vez que não tinha como realizar o distanciamento social dentro de um pequeno número de ônibus correlacionado a demanda de pessoas que necessitavam deste serviço. Apropriando-se criticamente dessa situação, o que vamos ter é uma “desobediência” aos protocolos sanitários de isolamento não por culpa dos usuários, mas sim, devido a política de diminuição do número da frota do transporte coletivo.

Ferreira (2019) vai apontar que quanto mais distante é a moradia das pessoas do local de trabalho e, espacialmente, do centro da cidade onde ficam a maioria dos trabalhos e empregos dos entrevistados, mais rarefeito é a oferta de transporte coletivo por ônibus. Desse modo, já descrito acima, 96% das pessoas que moravam distante do seu local de trabalho, sofriam com a situação da superlotação proveniente da aproximação entre os usuários. Em entrevista uma das pessoas sentenciou:

Não existe distanciamento social para pobre. Veja a quantidade pessoas que aqui estão esperando o ônibus para ir pra casa! Tem como ter distanciamento dentro de um ônibus que passa cerca de quase uma hora para poder voltar para casa? Não tem como isso ocorrer [...] antes da pandemia ele demorava, demorava! Mas demorava 30 minutos, 35 minutos e não da maneira que está agora. Ou a gente enfrenta o vírus para vim ao trabalho, ou morre de fome dentro de casa. Essas medidas só valem para quem é rico e tem seu próprio carro. Para os pobres só existe essa opção: trabalhar e morrer da doença (referência aos sintomas da covid-19) ou ficar em casa e morrer de fome. Das duas maneiras vamos morrer, infelizmente. Isso é muito triste!

A fala da entrevistada é uma radiografia afirmada pela maioria das pessoas que concederam sua fala para a pesquisa. Atestando o que afirma Ferreira (2019), quanto maior o tempo de espera e da viagem, menor é o número de ônibus (isso levando em consideração um contexto sem pandemia). Contudo, com essa nova realidade, ou seja, no contexto pandêmico, essa afirmação exacerbou-se porque foi retirada parte significativa de ônibus do serviço público de transporte. Calcula-se que 50% da frota de ônibus de Belém, neste período, foram retirados de circulação.

Essa exposição ao vírus da covid-19 dentro do transporte público coletivo como é o ônibus, colocava em risco a vida dos usuários. De fato, isso era comprovado a partir das respostas que foram dadas nas entrevistas. Cerca de 80% destes declararam insegurança contra o contágio durante o deslocamento: quer seja na vinda para o emprego/trabalho ou para qualquer outra atividade e, principalmente, na volta para a casa.

Dentre os principais motivos da vulnerabilidade e o medo do contágio constatados na pesquisa estão: 2% tinham medo do contágio por parte dos motoristas que não usavam máscaras de proteção; 4% afirmavam a precariedade dos ônibus e do sistema de prevenção contra a covid-19 em não possuir álcool em gel nos transportes; 13% declararam que os ônibus eram “sujos”, não realizando as devidas precauções de higienização para evitar a contaminação; 28% afirmavam que muitos passageiros não usavam máscaras de proteção; e 51% informaram que a lotação do ônibus, com pessoas em pé, próximas uma das outras, era o principal risco em ser contaminado. Em tempo, os 2% dos entrevistados relataram que não tinham medo do contágio, mesmo utilizando um serviço que não possuía nenhum dos elementos protocolares de prevenção à contaminação da covid-19.

Das 50 pessoas que passaram pelo crivo da entrevista, 52% atestaram que contraíram a doença. Deste percentual, 92% confirmaram que mais de uma pessoa na família contraíram o vírus. E duas (2) pessoas disseram que um familiar faleceu em decorrência da doença. Destas, apenas 14 pessoas realizaram, pelo menos uma única vez, o teste para o reconhecimento ou não da doença.

Os passageiros pontuaram a identificação dos possíveis<sup>15</sup> locais onde os quais foram contaminados: 5% responderam que foi no emprego/trabalho; 12,5% atestaram terem sido contaminados em aglomerações nas ruas; 12,5% afirmaram terem contraído o vírus em

---

<sup>15</sup> Hipoteticamente porque não dá para ter certeza o local onde a pessoa foi contaminada, tendo em vista o trânsito que cada sujeito percorre diariamente no emprego/trabalho. Contudo, não deixa de ser verdade que há um grande risco disso ocorrer em um espaço pequeno, fechado, sem higienização, com muitas pessoas próximas umas das outras e faltando todos os protocolos sanitários para a prevenção da covid-19 como o é o transporte coletivo de ônibus exemplificado na sistema urbano da cidade de Belém, no estado do Pará.

mercados e supermercados; 20% atestaram que adquiriram nas viagens de ônibus para o emprego/trabalho e 50% disseram que foram contaminados a partir do contato com os membros familiares.

Desse modo, podemos confirmar que 70% dos entrevistados foram contaminados ou no uso do transporte coletivo de ônibus, ou na transmissão familiar. Isso quer dizer que as classes populares que necessitam desse serviço, diante do descaso na não observância dos protocolos de prevenção e higienização desse modal, a partir das respostas dos sujeitos pesquisados e do contexto da situação do transporte público de ônibus na capital do Pará, estiveram expostas de maneira constante a contaminação no uso deste serviço.

#### **4. ESPOLIAÇÃO URBANA: PRECARIEDADE DO TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS EM BELÉM**

Diante do exposto sobre a situação da política de transporte coletivo de ônibus na capital Belém/Pará, caracterizada por um conjunto de precariedades e equívocos que prejudicam os usuários e que foi exacerbada no período da pandemia, podemos dizer que esse modal de condução de pessoas tem sido uma das mazelas que expressam fortemente as desigualdades socioeconômicas da cidade. Neste sentido, pode-se, com relativa facilidade, afirmar que esse sistema se configura num processo de *espoliação urbana*, conforme definido pelo sociólogo Lucio Flavio Kowarick (1993):

O somatório de extorsões que se operam através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, apresentados como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência, e que agudizam ainda mais a dilapidação realizada no âmbito das relações de trabalho (KOWARICK, 1973, p. 62, citado por FERREIRA, 2019, p. 66).

Antônio Penteado (1968), em seu livro *“Estudos de geografia urbana”*, advertia para as condições precárias do transporte público na cidade de Belém. Afirma que na época, cerca de 200 empresas prestavam o serviço e os ônibus costumavam circular em alta velocidade no sentido de competir por passageiros nas 49 ruas existentes na cidade. Além disso, o autor relata a ausência de presteza e conforto nos coletivos, o que contrastava com os

altos valores tarifários. Desta maneira, pode-se inferir que este problema já possui décadas e quase nada se fez para tentar minimizá-lo.

Apropriando-se criticamente da concepção de espoliação urbana de Kowarick (1993), podemos confirmar que o transporte por ônibus na grande Belém, agudiza o sofrimento social dos moradores da cidade que dependem deste sistema de transporte para os seus deslocamentos cotidianos, seja para o trabalho, instituições de ensino e saúde, comércios e demais logradouros e estabelecimentos prestadores de serviço. Para o teórico, essas mazelas fazem com que os sujeitos vivam numa “subcidadania”, como um “processo político que produz uma concepção de ordem estreita e excludente” (1993, p.10).

Ao “negar benefícios básicos para a vida nas cidades” (KOWARICK, 1993, p.10) como é o transporte público de ônibus, o Estado coloca o indivíduo numa condição de “irregularidade, ilegalidade ou clandestinidade em face de um ordenamento jurídico institucional” (Ibidem). Em outras palavras, em não efetivar um número de ônibus conforme a demanda da população, deixando-a a mercê da própria sorte para o seu trânsito diário, o poder público recusa-se a colocar em prática a efetivação de direitos básicos como o “ir e vir” (Art. 5º) disposto na Constituição Federal (CF)<sup>16</sup> de 1988.

O contexto pandêmico trouxe vastas transformações no modo de enxergar a realidade, tendo, desse modo, que ser traduzido a partir da sua nova configuração. Sentenciamos o que afirma Eduardo Galeno (X) de que a sociedade urbana de Belém, bem como todas as demais cidades que estiveram sobre o manto do contexto da covid-19, tiveram “suas veias abertas” e expostas. E é com esse outro olhar, a partir desse novo relevo social, que medidas deveriam ter sido colocadas em prática. Por outro lado, não foi isso que ocorreu quanto a posicionar-se frente os desafios do transporte urbano coletivo de ônibus por parte do poder executivo da capital do Pará.

O panorama com relação ao transporte público coletivo de ônibus era de total abandono por parte do executivo da cidade. Na medida em que diminuía o número de rotas e o

---

<sup>16</sup> A Constituição Federal de 1988 é considerada a Carta Magna mais democrática que o país já teve.

quantitativo de ônibus em um contexto de distanciamento social, o que vamos ter é uma política de adensamento da espoliação urbana no que diz respeito a este serviço. De modo contrário, o que a população necessitava, afirma Kowarick (1993: 13) era a “tradução da realidade em novas abordagens metodológicas e teóricas” para compreender e intervir nesse panorama que desafiava a todos no cotidiano.

A problemática do transporte coletivo vivenciada na pandemia demonstrou duas perspectivas bastante distinta e distante: de um lado temos a população buscando remediar a situação a partir das suas próprias forças e o poder público caminhando numa outra direção. Essa conflitualidade de interesses deixaram expostas a intensa segregação e desigualdade da cidade. Por um lado temos a classe rica da capital do Pará que faz uso do transporte particular sem ter que sofrer com corpos humanos próximos um do outro. E, por outro lado, com a decisão do poder público em diminuir o quantitativo do número de ônibus num período de distanciamento social, a população mais carente, que faz uso desse serviço, tendo que enfrentar o risco da contaminação, adoecimento e a morte proveniente da circulação de pessoas cada vez mais próximas umas das outras.

Neste momento, entre outros olhares, tratava-se de entender o papel do poder público quanto às medidas tomadas. Através desta, como ficou denotado, a produção do crescimento da pobreza e o descaso com as medidas sanitárias, neste caso em específico, com a diminuição da frota do transporte coletivo, colocava a vida dos usuários em eminência de risco constante diante de uma doença que pouco se tinha conhecimento.

Para Kowarick (1993), quando o estado brasileiro (e aí ampliamos para todos os governos) não cumpre seu papel de colocar em prática os direitos conquistados na década de 80, ele passa a ser um fator de “desdemocratização”, ou seja, uma função que vai contrariamente a sua existência que é o de melhorar as condições de vida daqueles que mais necessitam.

Considero um dos temas seminais da problemática urbana dos anos 1990 passou a ser a questão da cidadania [...] várias investigações voltaram-se para os estudos dos processos reais ou simbólicos que impedem a consolidação de direitos sociais e civis básicos, entre os quais a própria integridade física das pessoas (KOWARICK, 1993, P.14).

O que Kowarick (1993) afirma é que se a integridade física das pessoas está colocada em evidência, a própria noção de cidadania não existe. E é justamente isso que vimos no período da pandemia com a diminuição do número de ônibus para a condução dessas pessoas para variados objetivos. Em verdade, o governo federal, na figura do ex-presidente Jair Bolsonaro, tardou em colocar em atividade medidas de proteção da população contra a disseminação do coronavírus. Com efeito, o país teve um dos maiores índices de mortalidade no período da pandemia, justamente em consequência do descaso dos governos municipal e federal.

## **5. NECROPOLÍTICA: POLÍTICA DO TRANSPORTE COLETIVO DE ÔNIBUS COMO POLÍTICA DE MORTE.**

Para Mbembe (2018), *necropolítica* é um conceito que advém da perspectiva foucaultina<sup>17</sup> que, entre outras coisas, significa “[...] a capacidade de ditar quem pode viver e quem deve morrer” (p.05). Dito isso, no período da pandemia, onde governos federal e estadual tardaram na tomada de medidas para conter o avanço do vírus, colocou em prática o que podemos depreender<sup>18</sup> de política da morte. Em outras palavras, medidas sanitárias não empregadas para conter o aumento de infectados fizeram com que muitas pessoas perdessem a vida.

No caso de Belém, no estado do Pará, a situação não foi diferente, principalmente no que diz respeito as decisões com relação ao transporte público coletivo de ônibus. Ao diminuir a frota desse modal, passageiros tiveram que conviver com uma situação onde sua vida foi colocada em xeque por não conseguirem operar o distanciamento social. Este, por sua vez, um dos principais requisitos para prevenir o contágio da covid-19, era impossibilitado com a diminuição da frota de ônibus.

---

<sup>17</sup> O conceito de necropolítica parte dos estudos que Achille Mbembe (2018) fez dos escritos de Michel Foucault, principalmente através da concepção de biopoder.

<sup>18</sup> Depreender como consequência dos escritos de Mbembe (2018).

Foucault afirma claramente que o discurso soberano de matar (*droit de glaive*) e os mecanismos de biopoder estão inscritos na forma em que funciona todos os Estados modernos; de fato, eles podem ser vistos como elementos constitutivos do poder do Estado na modernidade. Segundo Foucault, o Estado nazista foi o mais completo exemplo de um Estado exercendo o direito de matar. Esse Estado, ele afirma, tornou a gestão, a proteção e o cultivo de vida coextensivos ao direito soberano de matar (MBEMBE, 2018, p.19).

A maneira como o governo federal, tendo na função do executivo o ex-presidente Jair Messias Bolsonaro, conduziu os trabalhos voltados para a prevenção do aumento de casos de covid-19, levou centenas de pessoas à morte. Além disso, cabe destacar que o conceito de espoliação urbana de Kowarick (1993) tem relação direta com o conceito de necropolítica de Mbembe (2018), principalmente porque os problemas nos serviços de transporte público de ônibus, que, como vimos, existe há mais de décadas na cidade de Belém, foi exacerbada no período da pandemia. Desse modo, o serviço precarizado do sistema de transporte urbano impulsionou, ainda mais, o potencial de contaminação dos usuários.

A fim de evitar aglomerações dentro dos coletivos de ônibus, a prefeitura de Belém, seguindo as medidas das demais prefeituras da Região Metropolitana de Belém (RMB) determinou que houvesse redução de 60% no efetivo da frota de ônibus em circulação na região. Em números, isso significa que, dos 300 veículos que circulavam na área metropolitana, apenas 120 coletivos estavam à disposição de quem precisou se deslocar através do transporte coletivo por ônibus na região. Essa política, ao invés de ajudar na prevenção da covid-19 fez com que os passageiros ficassem cada vez mais expostos ao coronavírus.

Sabendo que, a maioria dos usuários que utilizam o transporte público de ônibus são pessoas das classes menos favorecidas, o que temos é uma política seletiva de “classificação das pessoas de acordo com diferentes categorias” (MBEMBE, 2018, p. 39), isto é, ao realizar essa política de diminuição do número da frota desse modal, o que temos é uma medida que veio afetar, principalmente, determinada categoria de pessoas, ou seja, pobres, periféricas, de pouca escolaridade e, na sua maioria, que estavam trabalhando em serviços informais no período pandêmico.

Mbembe (2018) citando Bozzoli (2000) vai afirmar que “opressão e pobreza severas foram experimentadas com base na raça e classe social” (p.40). Não muito diferente com o que ocorreu como consequência na tomada de medidas com a diminuição do número de ônibus no serviço de transporte coletivo na cidade de Belém, no estado do Pará. Uma vez que somos cômicos de que no Brasil, a relação entre raça e classe social se interconecta. Dito de outra forma, várias pesquisas apontam que as pessoas mais desfavorecidas, em sua grande maioria possui cor, ou seja, são negros e pardos. Desse modo, ao instituir esta política de transporte coletivo vamos ter uma sociedade “planejada para fins de controle” (2018: 40), isto é, “pessoas que podem viver e morrer” (2018: 5).

## CONSIDERAÇÕES

O objetivo da pesquisa foi de analisar as consequências da política pública de transporte coletivo de ônibus e as medidas tomadas no período da pandemia na cidade de Belém, no Estado do Pará, e as consequências para os sujeitos que dependem desse modal para as suas atividades.

Dados nos mostram que esse serviço possui pouco olhar do Estado antes mesmo da pandemia, uma vez que as pessoas sofrem pelo número reduzido de ônibus para se locomoverem. Além disso, as informações nos mostram que o sistema de transporte coletivo de ônibus é muito precário, não possuindo “linhas” que se interligam. Esse fato faz com que o usuário do sistema pague uma, duas ou até três vezes para chegar ao destino almejado.

O conceito de *espoliação urbana* de Kowarick (1993) tem relação direta com o conceito de *necropolítica* de Mbembe (2018), uma vez que o primeiro diz respeito ao conjunto de a um conjunto de expropriação de bens coletivos por parte da população menos favorecida. O segundo, por sua vez, faz parte de uma política onde o governo escolhe, através de práticas cotidianas do Estado, quem deve viver e quem deve morrer. Desse modo, no período da pandemia, quando da política de redução de ônibus, o que temos são ações

que exacerbam a precarização desse modal deixando as pessoas expostas ao risco iminente de contaminação e, conseqüentemente, a morte.

Também vimos, através das entrevistas, que as pessoas usuárias do transporte coletivo não possuíam alternativas a não ser sair de casa, uma vez que careceram da ajuda do Estado no contexto da pandemia. Soma-se a isso o fato da maioria delas estarem ocupadas em empregos informais, fato que impossibilitava ficar em casa porque não possuíam garantias trabalhistas.

Diante desse cenário, o que vimos foi uma população que esteve exposta ao vírus e muitas adoeceram e até faleceram oriunda de uma política de estado que não levou em consideração as necessidades desses usuários. A política do transporte coletivo de ônibus na cidade de Belém, no Estado do Pará, foi evidenciada como uma política que menosprezou a vida da população que mais necessitava do olhar do Estado, como políticas de prevenção e proteção ao vírus da covid-19.

Dito isso, se medidas sanitárias tivessem sido colocadas em prática no transporte público de ônibus na cidade de Belém, Estado do Pará, através dos governos federal e municipal, desde os primeiros casos de covid-19, muitas mortes teriam sido evitadas.

## REFERÊNCIAS

AZEVEDO DE MATOS, Anthony Henrique. **Reflexões sociológicas de um aprendiz em torno da relação entre transporte coletivo por ônibus, trabalho, e pandemia em Belém**. UFPA, Belém, 2021.

BRILHANTE, Bárbara. "Covid-19: PGE e Defensoria alertam para o fim do prazo sobre recomendação para empresas do transporte coletivo". **Agência Pará**. Belém, Pará: 12 de dezembro de 2020.

FERREIRA, Fúlvio Marlos Matos. **Espoliação urbana e precariedade do serviço de transporte por ônibus em Belém**. UFPA, Belém, 2019.

GRISOTTI, Marcia. Pandemia de Covid-19: agenda de pesquisas em contextos de incertezas e contribuições das ciências sociais. **Physis: Revista de Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 30(2), P-1 a 7, e300202, 2020.

GONÇALVES DA SILVA, Marly. **Marco da légua**: a topografia da (in) indiferença e as metamorfoses urbanísticas em um bairro interclassista em Belém. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais/Sociologia. PUC-SP, 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Censo 2023. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=150140>. Acesso em: 03 de janeiro de 2024.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro; Paz e Terra, 1993.  
MBEMBE, Achilli. **Necropolítica**: biopoder, soberania, estado de exceção, política da morte. São Paul, N-1 Edições, 2018.

LIMA, G. C. L. S., SCHECHTMAN, R., Brizon, L. C., & FIGUEIREDO, Z. M. (2020). **Transporte público e COVID-19**. O que pode ser feito? Rio de Janeiro: Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas. Recuperado de [https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/202004/covid\\_e\\_mobilidade\\_urbana\\_fgv\\_ceri.pdf](https://ceri.fgv.br/sites/default/files/publicacoes/202004/covid_e_mobilidade_urbana_fgv_ceri.pdf)

SOARES, Lucélia dos Reis Santos. **A dispersão metropolitana e seus efeitos sobre a mobilidade urbana nos principais corredores viários da região metropolitana de Belém-PA**. 2017. 185f. (Dissertação) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, 2017.

SANTOS, Antonio Nacílio Sousa dos. “Marcha ré” na democracia? Estudo comparativo entre a democracia no Brasil e a democracia na Alemanha. **Brazilian Journal of Development**, Ed. 8, v.4, 31686–31712.

TEOBALDO Felipe Meireles. Avaliação das condições de acessibilidades nos coletivos e em via de Belém: análise pelo modelo multicritério e entrevistas com usuários. **Revista Científica Semana Acadêmica**. Ed. 156, v.01, 2019.

TOBIAS, Maisa Sales Gama. **Custo transporte e indicadores de mobilidade urbana na região metropolitana de Belém**. Belém: Unama, 2005.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Vilas e cidades da Amazônia: paisagens, memórias e pertencimentos**. 1. ed. Belém: Paka-Tatu, 2021.

1.