



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS

JOÃO LUCAS BARBOSA DA SILVA

**COMO A LÓGICA CAPITALISTA DE REPRODUÇÃO ESPACIAL CONDICIONA A
MOBILIDADE URBANA DO TRABALHO NO EIXO CAMARAGIBE-RECIFE**

RECIFE

2023

JOÃO LUCAS BARBOSA DA SILVA

**COMO A LÓGICA CAPITALISTA DE REPRODUÇÃO ESPACIAL CONDICIONA A
MOBILIDADE URBANA DO TRABALHO NO EIXO CAMARAGIBE-RECIFE**

Monografia apresentada para o Departamento de Ciências Geográficas da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), como requisito para conclusão do curso de Bacharelado em Geografia, sob orientação da Prof^ª. Dra. Ana Carolina Gonçalves Leite

RECIFE

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do programa de geração automática do SIB/UFPE

Silva, João Lucas Barbosa da.

Como a lógica capitalista de reprodução espacial condiciona a mobilidade urbana do trabalho no eixo Camaragibe-Recife / João Lucas Barbosa da Silva. - Recife, 2023.

53 p. : il.

Orientador(a): Ana Carolina Gonçalves Leite

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Geografia - Bacharelado, 2023.

1. Mobilidade. 2. Transportes. 3. Trabalho. 4. Desigualdade . 5. Capitalismo. I. Leite, Ana Carolina Gonçalves . (Orientação). II. Título.

380 CDD (22.ed.)

JOÃO LUCAS BARBOSA DA SILVA

COMO A LÓGICA CAPITALISTA DE REPRODUÇÃO ESPACIAL CONDICIONA A MOBILIDADE URBANA DO TRABALHO NO EIXO CAMARAGIBE-RECIFE

Monografia apresentada ao Curso de Geografia Bacharelado da Universidade Federal de Pernambuco, Centro Acadêmico de Recife, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em: 04/10/2023.

BANCA EXAMINADORA:

 Documento assinado digitalmente
ANA CAROLINA GONCALVES LEITE
Data: 29/11/2023 07:38:06-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Profª. Dra. Ana Carolina Gonçalves Leite - Universidade Federal de Pernambuco (Orientadora)

Profº. Dr. Daniel Manzione Giavarotti - Universidade de São Paulo

Profº. Me. Oliver Cauã Cauê França Scarcelli - Universidade Estadual Paulista

Dedico este trabalho a minha mãe, meus
sobrinhos e avós que são a razão pela qual eu
ingressei na Universidade e consegui
atravessar todo o percurso da graduação.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus, por ter me dado a sabedoria e condições de chegar a este estágio final do meu curso de graduação, aos professores do Departamento de Ciências Geográficas, em especial a minha professora orientadora Ana Carolina Leite por ter me guiado durante a difícil tarefa que é escrever o trabalho de conclusão de curso.

Agradeço também aos meus amigos da universidade, em especial meus companheiros de jornada Vinícius, José, Paulo, Felipe e Arthur, que estão sempre comigo e tiveram importância ímpar não apenas no meu percurso acadêmico como em minha vida, tal qual minhas companheiras de curso Emile, Mayara e Débora.

Sou grato também ao professor Oliver pelo suporte que me deu no início desse projeto de pesquisa, ao grupo de estudos da UFPE por todos os debates e colaborações que foram responsáveis por muitas das leituras utilizadas nas minhas percepções e por toda ajuda de Gabriel para me possibilitar concluir esta pesquisa.

Por fim, agradeço a toda minha família pelo apoio incondicional, especialmente minha mãe e minha avó Severina por nunca terem contestado minha escolha de curso, mas apenas apoiado, a todas as minhas tias por terem sempre dado força, minha Tia Ceça por ser a primeira pessoa a saber sobre minha graduação e ter me motivado a ir em frente neste curso, a minha querida amiga Sarah por ter me ajudado nos momentos difíceis da graduação, sempre ter me dado auxílio e apoio assim como toda a sua família, que considero minha também.

Dedico esse trabalho em especial a todos que fizeram parte do meu percurso, sou imensamente grato, ao meu pai, meus sobrinhos e, sobretudo, a minha avó Concebida e meu primo Pedro que partiram deste plano, mas que, tenho certeza, estão felizes pela minha conquista onde quer que estejam.

“Ser escravo do dinheiro é isso, fulano!
360 dias por ano sem plano
Se a escravidão acabar pra você
Vai viver de quem? Vai viver de que?
O sistema manipula sem ninguém saber
A lavagem cerebral te fez esquecer
Que andar com as próprias pernas não é difícil
Mais fácil se entrega, se omitir
Nas ruas áridas da selva
Eu já vi lágrimas demais, o bastante pra um filme
de guerra”

(Racionais MC 's).

RESUMO

O presente trabalho de pesquisa visa compreender a dinâmica capitalista responsável por mobilizar os corpos na perspectiva de atender às necessidades impostas pela reprodução do capital, mediante formas particulares de reprodução do mercado de trabalho. Delimita-se um traçado histórico e socioeconômico para entender a maneira com a qual a produção do espaço favorece a uma a classe em detrimento de outra ao valorizar o solo urbano e concentrar os investimentos e serviços, fazendo com que as pessoas inseridas marginalmente nele tenham que se deslocar em virtude das dinâmicas de oferta de trabalho, serviços e outras atividades, mesmo que esteja num contexto espacial que ressalta desigualdades.

Palavras-chave: mobilidade; trabalho; transporte; desigualdade; capitalismo.

ABSTRACT

This research project aims to understand the capitalist dynamic responsible for mobilizing bodies to meet the needs imposed by the reproduction of capital, through particular forms of reproduction of the labour market. A historical and socio-economic outline is drawn up in order to understand the way in which the production of space favours one class to the detriment of another by valuing urban land and concentrating investments and services, so that people who are marginalized in it have to move around due to the dynamics of the supply of work, services and other activities, even though it is in a spatial context that highlights inequalities.

Keywords: mobility; work; transportation; inequality; capitalism.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Maxambomba sobre o Rio Capibaribe atual Ponte Duarte Coelho - Recife 1900.....	19
FIGURA 2 : Ponte Duarte Coelho.....	20
FIGURA 3: Mocambo construído à margem do Capibaribe, na Rua da Aurora, antes do processo de urbanização do Recife no início dos anos 40	21
FIGURA 4: Rua dos Mocambos	22
FIGURA 5 : Sistema Estruturado Integrado (SEI)	28
FIGURA 6: Corredor do Derby em reforma.....	36
FIGURA 7: Corredor do Derby 14/02/23.....	37
FIGURA 8: Ramal da Copa	41
FIGURA 9: Fila da linha BRT Derby/ TI Camaragibe	43
FIGURA 10: Interior do BRT linha TI Camaragibe/ TI Macaxeira.....	44

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. OBJETIVO	13
3. METODOLOGIA	14
4. Compreendendo o passado para entender o presente: A mobilidade do trabalho pelo tempo e espaço do Recife.....	15
5. Para além do centro: as tentativas de dinamizar outras localidades fora da metrópole recifense.	30
6. O BRT como ferramenta da mobilização no eixo oeste da Região Metropolitana do Recife.....	41
7. CONCLUSÃO	49
8.REFERÊNCIAS.....	50

1. INTRODUÇÃO

A disparidade espacial é um assunto recorrente, especialmente quando se trata da sua relação com o transporte público. Os estudiosos buscam compreender os padrões territoriais, quais as razões que fazem com que alguns espaços ocupem posições centrais em detrimento de outros.

Para compreender os processos que definem essa organização é necessário entender toda a dinâmica da produção do espaço através do tempo, como o uso e ocupação do solo urbano muda ao longo dele, mas também sofre influência de dinâmicas do passado, sendo uma união desses dois aspectos que resultam na paisagem do presente.

Nesta pesquisa se adiciona uma camada na compreensão que rege a mobilidade dos corpos: o trabalho ou, mais especificamente, a mercadoria força de trabalho. O capital é um fator importante para desvendar a hierarquização dos espaços e a necessidade de remontar ela para compreender como a mobilidade do trabalho está intrinsecamente ligada com o direito de ir e vir conforme as necessidades do capitalismo.

No caso aqui trabalhado, Recife e Camaragibe ganham destaque através de um estudo histórico que remonta a metrópole desde sua colônia para entender como as relações de trabalho desse período, que se davam por meio de trabalho forçado de populações escravizadas trazidas sequestradas desde o continente africano, do outro lado do Oceano Atlântico. Já se utilizava dos transportes para acentuar desigualdades e subjugar outros indivíduos.

Em Recife, é primeiro preciso saber o que leva os indivíduos a se tornarem dependentes da metrópole para realizar suas atividades, como essa metrópole é planejada para atender ao interesse do mercado e como os transportes públicos funcionaram como esse meio que leva a força de trabalho em direção ao centro para alimentar um sistema capitalista que fomenta desigualdades.

Na outra ponta da análise está o município de Camaragibe, emancipado de São Lourenço da Mata, e que concentra um fluxo expressivo de pessoas que necessitam dessa locomoção diária para o centro do Recife na busca por maior diversidade de trabalho e serviços presentes no centro urbano.

A análise segue da compreensão do subúrbio em direção à metrópole, se completando pela percepção do cotidiano de quem sai de Camaragibe, na busca de atrelar as percepções de estudiosos aos relatos do cotidiano dessas pessoas, assim como a maneira com a qual o planejamento regional é um fator importante da distribuição espacial.

2. OBJETIVO

Objetivo Geral:

O principal objetivo dessa pesquisa é compreender os fatores responsáveis por determinar a mobilidade do trabalho no eixo Recife-Camaragibe, estudando a interação de ambos através do tempo para tentar perceber como reflete no espaço e na interação dele mediado pelo trabalho.

Objetivos Específicos:

- Remontar o cenário de Recife desde seu período colonial até a implementação do sistema de transporte público, compreendendo como a mobilização dos corpos, os meios de locomoção e o trabalho foram sendo remodelados pelo tempo.
- Perceber sobre novas tentativas de trazer uma dinamização de espaços para além da metrópole, nesse caso Camaragibe, estudando sobre as implicações e consequências causadas pela chegada de novo capital privado no subúrbio.
- Analisar como está a situação atual de Camaragibe frente ao Recife tendo em conta todas as mudanças que aconteceram durante os últimos anos impulsionadas pelo interesse público atrelado ao capital privado, com destaque para a implementação do sistema de ônibus BRT (Bus Rapid Transport), uma das marcas deixadas por um Megaevento em Camaragibe, e perceber como os fatores trabalho, mobilidade e desigualdade estão presentes no cotidiano das pessoas que usam esse modal todos os dias para chegar ao centro.

3. METODOLOGIA

A abordagem metodológica utilizada neste trabalho de conclusão de curso foi descritiva, explicativa e analítica a partir dos estudos de pesquisas anteriores relacionadas à mobilidade, trabalho e transportes, considerando as espacialidades específicas aqui estudadas.

Para chegar nas considerações finais foi necessário mobilizar o trabalho em campo e a bibliografia utilizada. A análise no campo de pesquisa foi realizada de maneira qualitativa atrelada ao material bibliográfico previamente selecionado para mobilizar as discussões da terceira parte deste trabalho, fechando assim a observação abordada nele.

Essa pesquisa busca também não ser intervencionista, mas sim reunir material histórico que contribui na análise crítica da mobilidade do trabalho na Região Metropolitana do Recife no intuito de abrir uma discussão sobre como ele é montado e remontado, favorecendo a manutenção de desigualdades.

4. Compreendendo o passado para entender o presente: A mobilidade do trabalho pelo tempo e espaço do Recife

A teoria lefebvriana procura compreender a dimensão coletiva da criação do lugar, onde espaço social é um produto social (SCHMID, 2012, p. 91). O autor pontua que o espaço e o tempo não são universais, são produzidos no contexto de uma sociedade específica, sendo fundamentalmente históricos, o que faz necessário compreender os conflitos relevantes para cada momento.

Na busca de entender como a mobilização da força de trabalho remonta-se desde o Brasil Colônia, onde a ocupação portuguesa tomou de modo violento o território, é necessário destrinchar a relação da exploração dos corpos e do acúmulo de riquezas.

Começa assim um processo predatório na colônia, sustentado na violação dos corpos escravizados trazidos do continente africano para servir, forçadamente, como força de trabalho a ser explorada. Como aponta Gomes e Souza (2022):

O tráfico e a escravidão foram um verdadeiro esquema de corrupção que envolvia praticamente todas as instâncias de poder do Estado, e ligava traficantes a grandes empresas estrangeiras intencionadas nas transações bancárias que ocultavam a origem ilícita do dinheiro. Muitos traficantes, ao longo dos anos, conseguiram ocupar espaços de poder, eles eram comerciantes de grosso trato fortemente atuantes nas praças comerciais, prestamistas emissores de letras de crédito, políticos atuantes nas suas províncias e na sede do Império, além de grandes capitalistas envolvidos nas melhorias urbanas das suas províncias e fundadores de empresas prestadoras de serviços, bancos, casas bancárias e inseridos nos projetos de beneficência aos mais pobres. Seus filhos e outros parentes eram, ainda jovens, inseridos nos negócios para aprender e perpetuar o ofício da família. (GOMES; SOUZA, 2022, p.12).

Os transportes eram, desde então, utilizados para promover uma mobilidade forçada (BECKER *apud* BOECHAT, 2019. p. 1200) onde o deslocamento pretendia atender às demandas do trabalho e, no mundo moderno, do capitalismo. No decorrer do século XIX, levou a concentração maior de pessoas nos centros urbanos, agora atravessados por uma nova dinâmica do mundo do trabalho que surge em decorrência das políticas abolicionistas do período.

Mesmo após estabelecimento de sociedade estamental, ainda existia uma dependência de pessoas escravizadas, em especial com o crescimento de agricultores no país. Logo,

durante o império, a sociedade se dividia entre cativos e libertos. A seca de 1840¹ foi um dos fatores que levaram a esse deslocamento, assim como a lei de 1850 desautorizando o tráfico atlântico, ambos foram levantados por Costa em sua discussão:

A falência dos lavradores, os assassinatos, as partilhas de terra mal feitas, as tensões nos engenhos e toda forma de violência política que tomava conta do interior lançavam mais gente nas estradas rumo à cidade, sobretudo depois de 1850.

De acordo com os levantamentos de 1872, havia em todo o município do Recife 21.359 pessoas de cor preta, sendo 1.859 de origem africana. Estes indivíduos estavam divididos entre livres (946) e escravos (913) e representavam o segundo maior grupo na população estrangeira, ficando atrás dos portugueses. Comparando com a primeira metade do século, esta contagem sugere uma mudança significativa na população africana, que passou a ser predominantemente de livres (e libertos). Isto, porém, deve-se mais às estratégias das comunidades africanas para a conquista da manumissão do que às políticas de abolição gradual da escravidão. (COSTA, 2013, p. 189).

Em 1850, a lei Eusébio de Queiroz foi editada objetivando a proibição do tráfico negreiro e, dessa forma, as fazendas possuíam trabalho escravo mas, com taxa de crescimento natural cativo negativo (FERNANDES, 2015) o que se refletia na quantidade de trabalho braçal presente nesses locais e que se tornou ainda mais evidente com o crescimento nas exportações de café de 1870.

No ano seguinte, a busca pela liberdade das pessoas escravizadas tornou-se uma busca também jurídica onde o indivíduo ao possuir uma quantia “razoável” podia oferecê-la para pagar por sua nova condição como homem liberto. Esses movimentos possibilitaram o acesso à “justiça” e deslocava conflitos do âmbito privado para o público (FERNANDES, 2015).

Em 1885, após a aprovação da Lei Saraiva-Cotegipe, os projetos abolicionistas iam tomando novos contornos a partir da resolução que liberdade plena era equivalente à desproteção dos previamente escravizados, algo que Rui Barbosa defendeu como uma necessidade de se delimitar a liberdade dessas pessoas a questão do trabalho, já Joaquim Nabuco ligava a garantia de proteção a ideia de consolidação de uma nova reforma agrária (FERNANDES, 2015).

Existe nesse processo de provisão de liberdade ocorreu em etapas garantindo uma dominação dos senhores para com os indivíduos escravizados, mantendo assim sua relação no que tange a passagem de um modelo de sociedade do trabalho escravo para o livre. Outros

¹ Ver : ALVES, Joaquim. História das Secas: Séculos XVII a XIX. Ceará: Coleção Biblioteca Básica Cearense - BBC, 2003.

projetos foram aparecendo, como o de criação de tabela de preços consoante as idades proposto por Dantas e Projeto Saraiva, visando limitar a influência jurídica na questão abolicionista (FERNANDES, 2015, p. 65).

A lei do Ventre Livre, a Lei Saraiva-Cotegipe e a Lei Eusébio de Queiroz iam, aos poucos, concedendo liberdade a determinados grupos pessoas escravizadas, mesmo que garantissem indenização estatal compensatória aos senhores escravagistas (FERNANDES, 2015). Essas novas leis surgiam como reflexo das mudanças pela pressão europeia durante o começo do século XIX com a abertura dos portos e a celebração dos acordos comerciais realizados com a Inglaterra.

Tornar os homens em indivíduos libertos faz parte da própria gênese do capitalismo (GAUDEMAR, 1977, p. 1920), é preciso que o homem possa estar livre para ser um trabalhador mobilizável. Livre do acesso à terra, e especialmente, livre para vender a única mercadoria que possui, que é sua força de trabalho e que tem uma característica exclusiva: é a única mercadoria que pode se deslocar sozinha de um lugar para o outro, como aponta Gaudemar (1977, p. 189):

“Primeiro, o trabalhador deve ser uma pessoa livre, dispondo à sua vontade da sua força de trabalho como de uma mercadoria que lhe pertence; em segundo lugar, não deve ter qualquer outra mercadoria para vender; deve ser, por assim dizer, livre de tudo, completamente desprovido das coisas necessárias à realização da sua força de trabalho”.

No final do século XIX, a expansão do capitalismo passou a ocorrer via imperialismo inglês através do domínio da industrialização sob as formas produtivas tradicionais (FONTES, 2010, p. 148). Esse mecanismo era responsável por estabelecer semelhantes formas de dominação em outros países, controlando-os em áreas como política e até mesmo cultural, sendo determinante também na garantia da condição de libertos dos indivíduos que seriam absorvidos pela nova lógica industrial.

A chegada das indústrias características nesse período acentuava ainda mais as constantes migrações para o centro do Recife. Logo, os transportes sobre os trilhos chegaram ao Brasil e em 1870 as máquinas a vapor já estavam circulando. Iniciava-se o processo de circulação de mercadorias e força de trabalho no Recife no novo contexto de trabalho livre que ia se consolidando, tendo em vista também o tempo recorde de aprovação da Lei Áurea

em 1888 que foi proposta a Câmara de Deputados pelo ministro da Agricultura (FERNANDES, 2015, p. 66), com foco em posicionar o Brasil no mercado mundial e de acordo com as ideias liberais que iam traçando o novo conceito de trabalho.

Já os bondes foram tardiamente trazidos para o Recife em comparação a outras cidades como Rio de Janeiro e Belém. A ideia de “progresso” que estava atrelada às novas técnicas desenvolvidas na Europa e que o Conde da Boa Vista tinha interesse de trazer para o Recife no intuito torná-la em uma “Cidade Moderna” (ALBUQUERQUE; PEDROSA, 2020, p. 581).

Este novo modelo de cidade era excludente, possível apenas para uma classe social que estava intrinsecamente atrelada à política do período, assim como ao funcionamento da metrópole. Dessa maneira, o processo de produção informal de moradias iniciou-se onde, ao terem inacessibilidade financeira de adquirir habitação em áreas aterradas de alto valor aquisitivo na metrópole, restava aos indivíduos mais pobres moradias nos morros e até mesmo em localidades circundantes daquele centro. A partir da análise de Bitoun e Souza, eles destacam:

Tal processo teve início no final do século XIX, a partir do núcleo urbano do Recife. Embora se concentrem nos morros que circundam a cidade, as áreas ocupadas e produzidas informalmente espalham-se por todo o território recifense. Em grande parte resultante da conquista por aterros dos terrenos alagados, o processo de expansão do Recife conferiu às áreas aterradas um alto valor imobiliário (BITOUN; SOUZA, 2015, p. 255).

Durante esse mesmo período os trilhos assumiram protagonismo na paisagem de Recife e se tornaram o meio pelo qual as pessoas transitavam do subúrbio para o centro (ALBUQUERQUE; PEDROSA, 2020, p. 581). Os chamados maxambombas (FIGURA 1) possibilitavam a locomoção da força de trabalho, garantindo a condição de exercício da sua liberdade de se deixar sujeitar ao capital, de se tornar a mercadoria cujo consumo criará o valor e assim produzirá o capital (GAUDEMAR, 1977, p. 190).

Figura 1: Maxambomba Sobre o Rio Capibaribe atual Ponte Duarte Coelho – Recife 1900



Fonte: FUNDAJ (1967 – 1989)

Em 1905, iniciou-se o movimento de trazida do bonde elétrico por Dantas Barreto, militar do período, junto da Dodsworth & Cia e, posteriormente, repassada para a concessionária Pernambuco Tramway & Power Co. Ltda. A substituição das maxambombas até o bonde elétrico (FIGURA 2) se deu de maneira gradual e, no início do século XX, os bondes elétricos já eram mais utilizados também por conta da sua velocidade e, assim, espaço e tempo, redefinidos, aparecem como condição de um processo de reprodução (CARLOS, 2017, p. 302).

Figura 2: Ponte Duarte Coelho

Fonte: Blog Francisco Miranda

A medida que a expansão da população urbana ia tomando forma, o processo de desapossamento das pessoas na área rural resultava em sujeitos expropriados que, na condição de livres até mesmo da possibilidade de um pedaço de terra, eram obrigados a ofertarem sua força de trabalho para conseguir seu sustento (SCHOR, 1999, p. 114).

Para conseguir se sustentar na cidade era necessário se adequar a novas técnicas incorporadas às atividades industriais e as novas configurações espaciais que induziram o deslocamento decorrente da maior concentração de serviços na metrópole, o que refletia, respectivamente, nos sentidos social e espacial do trabalho (BOECHAT, 2019) onde para o proletariado pouco importa o emprego, desde que o salário recebido em troca seja satisfatório (GAUDEMAR, 1977, p. 191).

Frente a isso, a cidade ia recebendo maior fluxo de pessoas e, decorrente da valorização do solo urbano trazida pelos investimentos que a modernização ia concentrando no centro do Recife, cada vez mais locais periféricos iam sendo ocupados como mangues e morros. Grande parte dessa população, porém, não encontrava emprego e acabava se fixando em locais de mangue e alagados na tentativa de permanecerem próximos ao centro (LEITE, 2010).

A questão das políticas de erradicação desse tipo de moradia na metrópole logo resultou em um projeto de realocação dos mocambeiros. Agamenon Magalhães, deputado na época, promovia um plano higienista contra os mocambos² (FIGURAS 3 e 4), trazendo à população um estigma que os moradores daquele ambiente representavam uma ameaça e era preciso o combate às ações que fossem contrárias à moralidade pública e aos bons costumes (MORAES, 2013, p. 2).

Figura 3: Mocambo construído à margem do Capibaribe, na Rua da Aurora, antes do processo de urbanização do Recife no início dos anos 40



Fonte: Arquivo DP/DA Press

²Os mocambos eram localidades construídas ainda no período colonial para abrigar pessoas escravizadas na condição de fugitivas. Com o passar do tempo, se tornou local de moradia também das pessoas libertas durante a industrialização inglesa que deixava-os sem acesso à moradia, recorrendo a esses modelos ocupacionais, resistindo naquela paisagem.

Figura 4: Rua dos Mocambos

Fonte: Alexandre Berzin/ Museu da Cidade do Recife.

Agamenon se utilizava dos meios de comunicação, em especial seu jornal *Folha da Manhã*³, para alimentar a ideia de imoral aos mocambeiros, justificando que o combate ao tipo de moradia era uma questão de saúde pública. Dizia que eram verdadeiros locais de “malassombros”, locais sem higiene, conforto ou moralidade alguma e onde circulavam todo tipo de gente má (MORAES, 2013, p. 11).

Em 1939, o Serviço Social contra os Mocambos (SSCM)⁴, seguindo a lógica de Getúlio Vargas de promoção à moradia popular, passava a atuar e conseguia seus primeiros feitos em evitar a construção de novos mocambos através de decretos, tornando a criação de vilas como opções para realocar estes indivíduos (MORAES, 2013).

Essa forma de moradia foi ganhando espaço como uma inserção reduzida dos aspectos urbano-industriais onde a urbanização não se efetivou, lugares onde a divisão social do trabalho era acentuada através da administração fabril que servia como mediadora das relações sociais, como bem destaca Alfredo e Silva (2011, p. 169):

“As décadas iniciais do século remontam a uma centralidade urbana, talvez, do trabalho que põe, sob inúmeros aspectos, uma sociabilidade determinada pela

³Folha de São Paulo a partir de 1960.

⁴Serviço (ou Liga) Social Contra o Mocambo buscava captar recursos de classes favorecidas economicamente para a construção das vilas operárias

valorização do valor, mas que encontra, uma vez mais, especificidades. A constituição de fábricas que necessitam incorporar a própria vila operária como momento de sua unidade expressa, neste momento, a não constituição automática de sua categoria fundamental no interior da sociedade brasileira”.

E complementam o pensamento alguns parágrafos depois:

Ou seja, a vila operária se insere numa realidade urbana específica onde a divisão social do trabalho não põe a cidade como o momento da reprodução social que efetiva a força de trabalho para o capital, necessitando a mesma estar sob a administração fabril nas vilas operárias (ALFREDO; SILVA, 2011, p.170).

O surgimento de novos modelos de moradia atrelados ao trabalho foi parte do movimento opressivo de Agamenon para “limpar a cidade” de seus males que, para o Estado, residiam nos moradores dos mocambos (MORAES, 2016, p. 26). Esse plano consistia em transferir essas pessoas para ocupações coletivas, tornaram-se predominantes no processo de provisão de moradias para parte das famílias de menor poder aquisitivo (BITOUN; SOUZA, 2015, p. 256).

Esse movimento adquiriu força graças a influência de Agamenon nas principais instituições da sociedade como as religiosas, policiais, midiáticas e educacionais, recolhendo assim recursos dos empresários industriais através do pretexto de que os mocambos eram uma ameaça à moralidade e oferecia a criação de vilas operárias e garantia de casa própria para que os antigos moradores dos mocambos se tornassem palatáveis à opinião pública.

O interventor usava dessa garantia para justificar as truculentas expulsões, em sua maior parte sem indenizações e buscando apenas dominação política e à encenação do poder autoritário (LEITE, 2010). Com uma visão ambiciosa e exterminadora, o Estado Novo ia cada vez mais possibilitando que a cidade funcionasse atendendo as demandas da nova maneira de acumulação do capital. Segundo Leite (2010, p. 4):

“A batalha dos mocambos era muito mais do que apenas moradia. Era algo associado à ação de dominação política e à encenação do poder autoritário. O morador do mocambo era visto e tinha sua imagem vendida como um poço de descontentamento propício a cometer desatinos e provocar instabilidade social. O acesso à casa própria eliminaria da alma do mocambeiro o sentimento de fracasso, frustração e revolta e o afastaria do extremismo político. Para Agamenon, “a aquisição da casa ou de uma pequena propriedade é fortalecer os sentimentos de conservação e ordem tão ameaçados”.

Muitos mocambos foram destruídos de forma agressiva, evidenciando o monopólio da violência nas mãos do Estado. Existe, de acordo com Max Weber (1974), uma noção de direito da violência por parte do estado, alegando seu papel de produzir normas que regem toda a sociedade (ADORNO, 2002, p. 7).

O principal ponto para o surgimento das estruturas do Estado Moderno se deu no século XVIII, período marcado pelo que Hobsbawn chamou de “era das revoluções” (ADORNO, 2002, p. 5), onde as estruturas sociais e econômicas começavam a se diferenciar dentro do novo Estado de direito democrático.

Na modernidade, o Estado jurídico de direito surge como detentor da soberania político-jurídica, como aponta Adorno:

Na história do moderno pensamento ocidental, o conceito de violência nasce atrelado ao pressuposto antropológico da absoluta autonomia do indivíduo. Tudo o que pudesse constrangê-la ou restringi-la de alguma forma poderia ser então qualificado de violência (ADORNO, 2002, p. 6).

O Estado passa a ser, dessa forma, detentor de um poder único que produz o direito e detém nele as ferramentas jurídicas necessárias para justificar, socialmente, o uso da violência, através da justificativa de ser um poder que perpassa todos os indivíduos da sociedade, podendo ser utilizado mediante situação contrária aos preceitos e normas sociais vigentes, o que torna a identidade de Estado, poder e lei atreladas (ADORNO, 2002).

Para Kurz (1994), o Estado aumenta progressivamente, pois a juridificação precisa ser executada e controlada, fazendo com que os homens estejam todos sejam regidos pelas mesmas regras, o que para Kant era “a unificação de uma multiplicidade de homens sob leis jurídicas” (ADORNO, 2002).

Cabe analisar as peculiaridades de cada localidade para compreender como essa juridificação da violência estatal pode ser expressa de maneira a responder aos interesses capitalistas de uma sociedade classista, fato expresso na truculenta retirada dos mocambeiros de suas moradias na tentativa higienista de modificação do Recife, existindo relatos de pessoas amarradas a correntes e acorrentadas (LEITE, 2010, p. 4), uma violência que, aos olhos da lei, era justificada sem levar em conta nas suas implicações reais a integridade das pessoas expulsas.

De acordo com Leite (2010, p. 8):

“Uma Recife que ironicamente, em grande parte, reproduz um espaço de visibilidade que o Estado Novo desejou moldar aos seus interesses o olhar da sociedade sobre a cidade, escondendo o feio, o desorganizado e o sujo que proliferavam imbricados a sua ficção de metrópole moderna. Existiu uma Recife inventada pela propaganda do Estado. Uma Recife moderna, de largas avenidas, pomposos prédios e iluminação futurista. Recife de gente sadia, bonita, educada e bem vestida. A cidade representação do ideal da interventoria que para existir precisava eliminar a outra Recife dos mocambos, sobrados infectos e becos estreitos e sujos; dos vendedores de bugigangas e comidas, dos engraxates e dos homens pretos ou quase pretos de pés descalços, dos catimbozeiros e maracatuzeiros, significados todos como o mal e o atraso. Elementos incongruentes com a nova sociedade proposta pelos ideólogos e propagandistas do regime Vargasista”.

Sob o pretexto de “modernização” e para liquidar de uma vez a escravidão como um sistema, ou melhor, para tornar o homem um trabalhador livre no sentido mais amplo, Joaquim Nabuco apresentou o projeto para que houvesse uma “europeização” do Recife contra possíveis orientalismos⁵ (DAMATTA, 2013, p. 12), garantindo que se encaixasse nos moldes produtivos industriais ingleses.

As novas vilas que tinham como intuito abrigar os antigos mocambeiros seriam afastadas das centralidades urbanas, colaborando na ideia de que a cidade se confunde com o binômio diferenciação social/centralização de poder descrito por Rolnik (2004, p. 8) onde diz que a divisão do trabalho produz e repõe uma hierarquia social expressa em termos espaciais.

A cidade toma a forma de um cosmo, com espaços ordenados e com uma hierarquia de lugares (LEFEBVRE, 2001, p. 37). Essa ordenação subjuga muitos em detrimento de poucos que não têm acesso às localidades onde as dinâmicas socioeconômicas realmente tomam forma e resultam na relação de produção e propriedade, reprodução das relações sociais e ampliação do capital, o que reforça a divisão desigual do trabalho onde a própria cidade é a expressão desse fenômeno (LOJKINE, 1981, p. 255).

Uma parte considerável da questão da metrópole, conceituada por Lefebvre (FREITAS-FIRKOWSI; MOURA, 2021) como realidade e organização social, expressa em um novo tipo de sociedade onde as paisagens servem como suporte das relações sociais mediadas pelo capitalismo, está na repulsão das pessoas que ofertam sua força de trabalho.

⁵Linha de pensamento ocidental trazendo sua visão sobre o Oriente ligada a leitura colonialista com a qual esses povos são vistos como “bárbaros” ou “incivilizados”.

Nesse contexto surgem as malhas urbanas⁶, com apoio estatal, tendo como finalidade estimular a mobilização da força de trabalho (Gaudemar, 1977).

De acordo com Bitoun e Sousa (2015, p. 47):

“É nesse contexto intelectual de elaboração de novos métodos de representações territoriais carregadas de intencionalidades norteadoras de práticas de planejamento que precisa ser entendida a institucionalização das Regiões Metropolitanas, em especial em três aglomerações do Nordeste do país (Salvador, Recife e Fortaleza), região explicitamente “problema” e onde as maiores aglomerações careciam de equipamentos e de funções que pudessem desencadear o processo de integração regional, fortalecendo os laços com suas regiões de influência e de desconcentração econômica pelo incremento de atividades e empreendimentos na região”.

Pensando no fluxo de pessoas diariamente até o centro do Recife, entre as que vinham da periferia da própria cidade ou de cidades vizinhas, nos anos 60, a Companhia de Transportes Urbanos (CTU) passou a existir e se tornou responsável pelos transportes, substituindo a Companhia Municipal dos Transportes Coletivos (CMTU).

Durante os anos 60, a configuração do Brasil ainda se caracterizava como rural de acordo com a Enciclopédia dos Municípios (BITOUN; SOUZA, 2015). Apesar disso, a perspectiva era de um futuro urbano-industrial que mobilizasse as cidades por meio de uma malha que conectasse os espaços circundantes à metrópole.

Inicialmente o Sudeste obteve a concentração do processo de industrialização a partir da Revolução Verde, tendo como um dos seus principais traços a modernização da agropecuária. Nesse cenário de centralização de recursos surgiu a necessidade do planejamento urbano de fortalecer o processo de integração regional, em especial no Recife, Salvador e Fortaleza. Para isto, a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), junto da Presidência da República, foram responsáveis pelas novas metodologias de representações territoriais que objetivavam a distribuição dos recursos necessários para a promoção da industrialização no Nordeste (BITOUN; SOUZA, 2015).

A influência da metropolização do espaço ficou cada vez mais acentuada por conta do fluxo intenso de pessoas, mercadorias e capitais (BARBOSA, 2016, p. 44). Essa concentração na visão do autor se expressa da seguinte maneira:

⁶Perímetro urbano municipal que, quando conurbado com outras cidades, se caracteriza como Região Metropolitana.

A coleção de localizações esteve geralmente submetida à lógica de acumulação de cada fração do capital, o que implica a distribuição desigual de investimentos e, por isso, o necessário agenciamento das relações entre fixos e fluxos estabelecidos em função de centralidades econômicas – e de suas densidades técnicas de redes de circulação (BARBOSA, 2016, p. 45).

Nos anos 70 foi criada a Lei Federal de número 14 que estabelecia a amplitude da Região Metropolitana do Recife (RMR), passando a ser composta pelos municípios de Itamaracá, Igarassu, Paulista, Olinda, Recife, São Lourenço da Mata, Moreno, Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho, território gerido pela Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (CONDEPE, 1974) que almejava uma coesão territorial que garantisse fluidez entre os municípios.

Por conta das mudanças bruscas que iam acontecendo no Brasil, como a crise do petróleo⁷ e centralização dos recursos financeiros tendo em vista o regime político autoritário do período da Ditadura Militar, a gestão dos transportes públicos urbanos foi repassada ao Estado, que buscava subsídios para renovação da frota. Essa reorganização despertou o interesse do setor privado que, através de permissões que delimitaram o tempo dos contratos para funcionamento, garantiram a característica de monopólio para essas empresas (COSTA, 2009. p.103-104) evitando ampla concorrência na locomoção ao centro.

Até a década seguinte ocorreram várias mudanças no funcionamento dos transportes no Recife, a exemplo a garantia da autonomia Municipal, que podia administrar seus próprios interesses nos serviços públicos e a edição da Lei Estadual n.º 7.832, de 06 de abril de 1979, que previa:

[...] constituir uma empresa pública, a ser denominada Empresa Metropolitana de Transportes Urbano (EMTU/Recife), com natureza jurídica de direito privado, com jurisdição na Região Metropolitana do Recife e tendo como atribuições, planejar, estruturar, gerenciar e fiscalizar o sistema de transporte público de passageiros da região metropolitana do Recife a ser criado (COSTA, 2009. p. 96).

Em 1982, houve um aumento nos municípios que compunham a RMR, passando a integrar três novas localidades: Abreu e Lima, Camaragibe e Itapissuma; desmembradas,

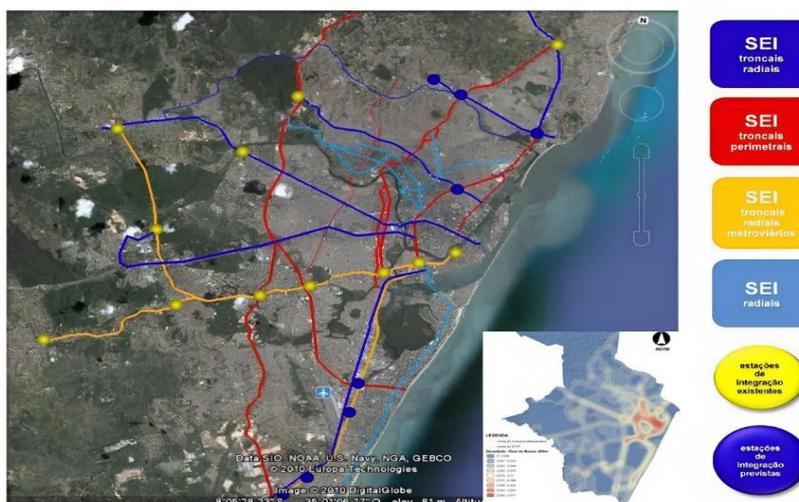
⁷Durante os anos 60, após grande recessão mundial (1929-1933), Irã, Iraque, Conveite, Arábia Saudita e Venezuela se uniram para formar a Organização de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) a fim de estabelecer política petroleira que controlasse produção e preço do petróleo. Essa nova configuração resultou em equilíbrio entre os mercados assim como maiores taxas de inflação e desemprego pelo mundo.

respectivamente, de Paulista, São Lourenço e Igarassu. Esse período representava instabilidade econômica mostrada por Fulgêncio em sua pesquisa:

Apesar de já consolidada na década de 1970, a RMR passou por diversos processos que, ao longo do tempo, atingiram de maneira negativa em sua industrialização, são eles: extinção dos incentivos fiscais da FINOR (Fundo de Investimento do Nordeste) para investimento com mais de 20 anos; intensificação da guerra fiscal entre estados e municípios; redefinição das fronteiras regionais de industrialização e do padrão nacional de localização das empresas industriais (LUMBAMBO *et al*, 1999; FULGÊNCIO, 2015).

Na tentativa de ampliar o alcance do capital privado para novas zonas de interesse, elaborou-se um Sistema Estrutural Integrado (SEI) (FIGURA 5), permitindo uma integração entre os modais de transporte, ônibus e metrô, por intermédio de Terminais Integrados (TI) especialmente construídos (COSTA, 2009, p. 99), garantindo assim uma cobertura maior entre o Recife e seus municípios vizinhos componentes da RMR.

Figura 5: Sistema Estrutural Integrado (SEI)



Fonte: Prefeitura do Recife.

O advento da mudança Constitucional de 1998 passou a tratar o transporte como serviço público de interesse local e competência municipal, levando à necessidade de se repensar o modelo de gestão do transporte na RMR (FULGÊNCIO, 2015, p. 105). Dessa forma, a EMTU/Recife transferiu os ônibus para a competência de serviço público local e

municipal que até 2004 passaram por discussões sobre a reconfiguração do sistema de transportes públicos (FULGENCIO, 2015).

No ano de 2008, essa reconfiguração tomou forma através do primeiro consórcio de transporte em todo país: Grande Recife Consórcio de Transportes (GRANDE RECIFE, 2015). A participação na Assembleia de Acionistas do Consórcio consistem em Recife com 35%, Estado com 40%, e demais municípios com 25% (GRANDE RECIFE, 2010, p. 8). Com maior presença estatal e da União, representada pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), ficaram mais recorrentes os financiamentos que garantiriam um transporte mais padronizado em escala de funcionamento, integração municipal e tarifas.

5. Para além do centro: as tentativas de dinamizar outras localidades fora da metrópole recifense.

O fordismo foi um modelo de produção em massa que surgiu no início de 1900, sendo justificado pelo seu criador, Henri Ford (1863-1947), como uma maneira de diminuir o tempo de produção dos automóveis em relação a sua quantidade a partir da divisão das tarefas na linha de produção, assim, cada trabalhador seria responsável por estar limitado a apenas uma pequena parte do procedimento de produção do carro.

Esse processo surgia em meio a uma série de reformas na jornada de trabalho, que agora passava a ser de 8 horas, e aumento do salário/dia para os trabalhadores (ARENDDT, [s.d.]), garantindo que também fossem consumidores, retroalimentando a economia pelas novas necessidades que o capital criava. A chamada “revolução invisível” (LE GOFF, 1992) foi definida por Schor (1999, p.107) da seguinte maneira:

“Revolução no sentido de que a vida, seu ritmo, as noções de tempo e de espaço vão mudando completamente. Invisível pelo fato de que estas técnicas entram de uma maneira sutil e impositiva em nossos cotidianos, em um movimento no qual tudo agora parece indispensável”.

Essa revolução marcou mudanças no modo de viver do homem, naturalizando uma nova forma de se utilizar o espaço ao se deslocar de um lugar para o outro com certo grau de autonomia que o automóvel oferecia. Logo esse automóvel passa a ser gerido como um problema, causando desconforto e mal-estar nos usuários expresso nos engarrafamentos enormes e nas horas perdidas no trânsito (SCHOR,1999, p. 108).

Para além disso, o automóvel, considerado como um avanço técnico que traria a modernização, também representava a exclusão do acesso ao consumo, já que nem todos os indivíduos tinham a possibilidade de adquirir um carro individual, mas ainda a necessidade de se locomover, o que levou ao surgimento dos transportes públicos como o modal que funcionava para que os homens participassem das dinâmicas capitalistas presentes com mais força nas metrópoles em relação a outros espaços (SCHOR, 1999).

Tatiana Schor (1999) destaca sobre como a chegada da anunciada modernização planejava homogeneizar o espaço através da otimização de distâncias, mas, na verdade,

conseguiu heterogeneizar ainda mais pela diferenciação na concentração de serviços e bens em localidades administradas pelos detentores dos meios de produção. Kurz (1997) reflete sobre este advento da modernização em sua obra:

Esta modernização se apresenta, entre várias maneiras, como homogeneizadora de práticas sociais, pois trata-se de um complexo sistema produtor de mercadorias que, juntamente com uma de suas mercadorias mais impositivas – o automóvel –, a partir da mercadoria-síntese – o dinheiro –, atingiu seu objetivo produzindo “uma rede social cuja a trama abarca sem lacunas a terra inteira (KURZ, 1997, p. 53).

O direito de ir e vir, previsto pelo Art. 15 da constituição de 1988, que sucede o período da ditadura militar no país, marcado pela repressão do direito à liberdade, prevê que: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”, tornando jurídico o livre trânsito das pessoas como medida de fazer com que o possuidor de capital encontre no mercado o trabalhador livre (GAUDEMAR, 1977, p. 189).

A palavra liberdade ganha duplo sentido não somente na imagem do homem como livre da escravidão ou da ditadura militar, mas também carrega a noção de um “homem livre de tudo, completamente desprovido das coisas necessárias à realização da sua força de trabalho” (GAUDEMAR, 1977, p. 189).

Com essa nova concepção, a liberdade de se deixar sujeitar pelo capital (GAUDEMAR, 1977, p. 189) é como o dinheiro vai encontrar em um indivíduo possuidor apenas de sua força de trabalho no espaço e, assim, poderá submetê-lo a se adaptar às necessidades de um sistema capitalista que vai definir todas as condições de seu trabalho.

Se estabelece uma relação da força de trabalho como mercadoria, forma pela qual ela sofre manutenção ao ser obrigada a constantemente se remobilizar, adquirir novas técnicas que sirvam para as demandas do mercado. Diferente do que a corrente neoclássica falava sobre o equilíbrio do trabalho, exposto no trabalho de Gomes (2009, p. 33):

Essas correntes pressupõem a existência de uma mobilidade perfeita do trabalho, defendendo que os trabalhadores têm capacidade de se deslocar por entre os espaços em busca de melhores condições de vida, que se traduzem em salários e rendas num nível mais elevado.

Para compreender o motivo dos deslocamentos diários, cabe pensar a metrópole como esse local submetido às estratégias imobiliárias, voltado às novas necessidades da reprodução

que se recria em função de objetivos específicos que fogem e se sobrepõe aos desejos dos habitantes de modo coercitivo (CARLOS, 2017, p. 180), ou seja, as pessoas com maior poder aquisitivo ocupam os locais com maior dinamismo.

Quando transposto para o Recife, uma paisagem que tem seu fluxo de mercadoria no sentido radial anelar do sistema viário da RMR (FULGENCIO, 2015, p. 103), saindo das localizações ao redor do centro em direção a ele. Esse fluxo se dá graças a uma série de políticas higienistas que começaram a ser defendidas como um plano do Estado de “melhorar a cidade” ao combater a pobreza, que, na verdade, era direcionado aos pobres pela garantia da inacessibilidade à moradia para essa parcela da população ao centro e um caminho de busca por ocupação do uso do solo em municípios próximos ou nas periferias da cidade.

Desde a institucionalização das regiões metropolitanas no Brasil nos anos 60 e 70, durante a ditadura militar, existe a tentativa de implementar elementos socioeconômicos em outras nucleações (BITOUN; SOUZA, 2015, p. 503), sendo os processos de metropolização dos espaços orientados pelo desenvolvimento industrial (CONDEPE/FIDEM, 2015) para garantir que o capital privado tivesse expressão maior no centro que garantisse seu domínio dos modos de apropriação do espaço ao mundo da mercadoria e; conseqüentemente, o esvaziamento das relações sociais (CARLOS, 2017, p. 15). Nos anos 70, em especial, existia uma tentativa por parte da SUDENE de intervencionismo voltada ao setor industrial e conduzido pelo Estado com fundo público para o fortalecimento do setor privado no intuito de levar a industrialização para a periferia nacional (BITOUN; SOUZA, 2015).

Essa ampliação da atuação do capital no espaço começa por meio do Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) de 1976, focando especialmente na consolidação de um núcleo central metropolitano. Entre as principais estratégias da Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (atual CONDEPE/ FIDEM) estavam o fortalecimento de uma base econômica, adequação da oferta de serviços urbanos e integração social (FIDEM, 2014, p. 6), todos componentes do chamado planejamento integrado e que, de acordo com Bitoun e Souza (2015, p. 506) usavam a pobreza no ambiente urbano, ou melhor, seu extermínio, como principal bandeira.

O Estado agora via como uma das suas obrigações conter o fluxo de pessoas que se deslocava ao centro e trazer novos investimentos capitalistas em outras localidades da Região Metropolitana, chamando esse movimento de “Planejamento Sustentável” (FIDEM, 2014, p.

9), tendo como foco de garantir que o território seja reorganizado espacialmente através de novas redes que possibilitem o fluxo do trabalho atinja outros espaços e controle o fluxo de pessoas na metrópole.

Desta forma, o espaço sofre metamorfose para receber as novas empreitadas do capital, explicada pela Teoria do Desenvolvimento, que surge no quadro histórico latino-americano no início dos anos 60 (DUARTE; GRACIOLI, 2007, p. 1) no contexto pós-Segunda Guerra Mundial para analisar as relações econômicas da América Latina com o resto do mundo.

Em menor escala, esta teoria ajuda a refletir sobre o processo de mobilização do trabalho pelo espaço em dois pontos: no primeiro, voltado para como o desenvolvimento está atrelado não só as modernizações econômicas, mas também as relações sociais; e no segundo, colocando em perspectiva como o desenvolvimento e subdesenvolvimento são aspectos de uma mesma realidade.

Essa dualidade se mostra na RMR a partir das divisões das nucleações, onde a Oeste aparece com piores indicadores de pobreza, especialmente comparado com a Metrópole, e fragmentação socioespacial (BITOUN; SOUZA, 2017). Ao lidar com a Região Metropolitana do Recife (RMR) a dicotomia entre os espaços é bem marcada. Algumas cidades possuem certa autonomia da metrópole pernambucana, mas muitas delas ainda são bastante dependentes desse espaço na garantia de acesso ao trabalho, a exemplo estão Cabo de Santo Agostinho e, sendo o caso mais destacado, Camaragibe.

Contextualizando, Camaragibe foi emancipada de São Lourenço da Mata no dia 14 de maio de 1982, tendo menos de 50 anos e sendo considerado um município recente. Este nome foi dado graças a um engenho estabelecido nesta localidade desde 1549, anos depois se destacando pela vila de operários ligada à indústria têxtil que ali se instalou (HISTÓRIA DE CAMARAGIBE, 2013).

Esse feito foi notório por ser a primeira vila operária da América Latina, estreitando ainda mais os laços que ligavam o trabalho à moradia e que proporcionava uma dicotomia entre os espaços em relação à locomoção dos trabalhadores. O local de vivência tornava-se o de exercício das atividades produtivas, não era necessário um deslocamento para ter sua mão de obra ofertada, já partindo de um desejo industrial de tornar o homem em um indivíduo com

todas suas esferas, econômicas e sociais, controladas pelo trabalho (HISTÓRIA DE CAMARAGIBE, 2013) e controladas pelo capital.

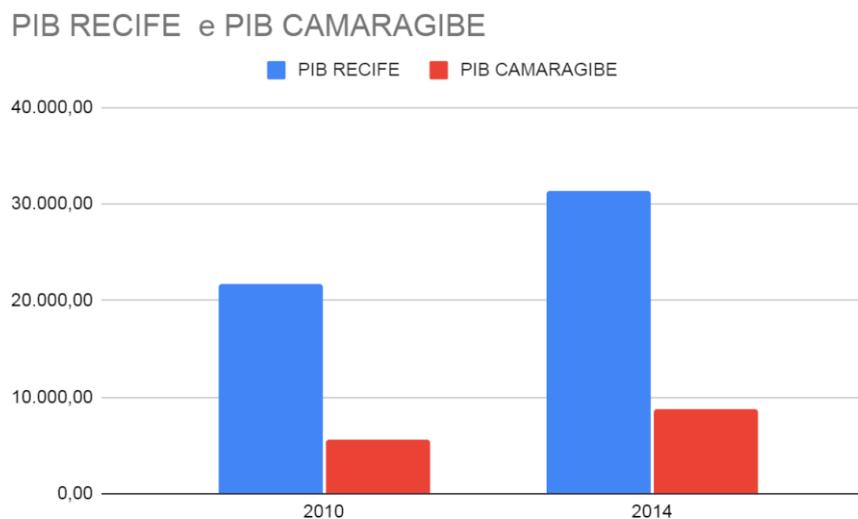
Já nos anos noventa era possível perceber um adensamento populacional em decorrência da abrupta abertura comercial e financeira da economia brasileira (BITOUN; SOUZA, 2015, p. 111). Essa nova dinâmica econômica foi responsável por demarcar ainda mais as desigualdades sociais decorrentes da metropolização.

Em 2007, durante o segundo governo do presidente Lula, foi decidido onde ocorreriam as posteriores Copa da Confederação de 2013 e a Copa do Mundo em 2014, escolhendo o Brasil como país para sediar os megaeventos esportivos com a promessa de preparação do país para receber uma “injeção” de investimentos e de alavancamento de sua economia com o dinheiro que iria ser capitalizado durante os jogos (MOURA; SCOTT, 2014).

Antes de acontecerem propriamente os jogos e toda movimentação durante eles, o país foi preparado para ter uma força tarefa de reforço na sua infraestrutura para comportar toda a empreitada turística almejada. Para isso também houve uma escolha de suas cidades sedes, objetivando levar o conceito europeu de padronização dos estádios que iriam ser chamariz de novos empreendimentos ao seu redor.

Quando trazido para a dimensão pernambucana, mesmo que suprimida pela grande mídia, Recife perde o protagonismo espacial, apesar de ser constantemente lida como “sede pernambucana dos jogos”, e dá espaço para São Lourenço da Mata na tentativa de fazer com que o capital privado atingisse um novo horizonte para além do já explorado na metrópole.

O PIB de 2010 (IBGE) (GRÁFICO 1) já destacava um crescimento na contribuição do setor terciário para a RMR. Esse setor acabava por evidenciar que, à medida que sua participação aumentava, maior era a tendência de obter fragilidade da base econômica municipal, com destaque para São Lourenço da Mata e Camaragibe como os mais instáveis (IBGE). O fator descentralização foi sendo discutido por muito tempo como a maneira de encontrar novos meios de ampliar a influência do capital privado para outros espaços que não nas grandes metrópoles.

Gráfico 1: PIB de Camaragibe e Recife

Fonte: IBGE

Entre uma das demandas da FIFA estava a de possibilitar a locomoção segura e facilitada para os frequentadores da Arena Pernambuco nas cinco partidas realizadas no estádio (CAVALCANTE, 2014, p. 39). As modificações ocorreram através da análise efetuada pela Secretaria Extraordinária da Copa (SECOPA) após a orientação do uso do metrô com destino Camaragibe e que realizaria integração exclusiva ao apresentar ingresso para a partida (CAVALCANTI, 2015, p. 78).

Após estudo realizado pelo Observatório das Metrôpoles em 2013, ficaram claras as insatisfações dos usuários dos transportes, o que evidenciava um problema estrutural no funcionamento dos modais que era complicado de se resolver e poderiam resultar em uma arrecadação abaixo do esperado. A exemplo das partidas pós-copa da confederação realizadas principalmente pelo Náutico na arena e que não obteve o público previsto, especialmente graças à localização de difícil acesso associada ao horário dos jogos, sendo uma questão a ser resolvida até o ano seguinte no mega evento que estava por vir.

Em vias de resolver tais problemas, em 2014 se iniciou a circulação dos Bus Rapid Transport (BRT), projeto que havia iniciado suas obras em 2011 privilegiando dois eixos, um Norte-Sul e um Leste-Oeste, cobrindo as respectivas áreas da RMR. O novo modelo integrava

o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU-2008) e iria se situar ao longo de 5 municípios: Recife, Paulista, Camaragibe, Igarassu e Olinda.

O sistema de BRT, apesar de ter sido implementado na RMR apenas em 2014, era um modelo já conhecido por outras localidades do Brasil. Em 1974, em Curitiba, após a posse do arquiteto Jaime Lerner foi criado um modelo de sistema viário de grande extensão através de linhas alimentadoras para filtrar o acesso das pessoas à metrópole (Estadão Sunmit Mobilidade, 2021).

Em 2014 as estações “tubo” (FIGURA 6 E 7) começaram a funcionar na RMR como estrutura definitiva de acesso aos BRT’s ligadas por faixas exclusivas, com estações de embarque padronizadas, com a promessa de uma viagem em menor tempo e mais efetividade.

Figura 6: Corredor do Derby em reforma



Fonte: Autoria própria

Figura 7: Corredor do Derby 14/02/23



Fonte: Autoria própria

Em outros estados esse modelo foi amplamente difundido e, com o advento da Copa do Mundo em 2014, foi trazido para o Recife, tornando mais coesa a ligação da cidade com Camaragibe, cidade vizinha de São Lourenço da Mata, que era a cidade sede dos jogos.

Conforme o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2017):

“Promover a mistura de usos do solo: o equilíbrio na distribuição de oportunidades de trabalho e serviços ao longo do corredor, com a promoção de usos mistos, pode contribuir diretamente para redução das distâncias de deslocamento, a adesão de novos usuários, maior uso dos espaços públicos e demandas melhor distribuídas ao longo dia. Recomenda-se a elaboração de estratégias de ordenamento territorial que estabeleçam incentivos à consolidação de atividades complementares (comércio, serviços, etc.) no entorno das estações e terminais dos corredores de BRT”.

Vale salientar que a própria implementação do sistema BRT estava diretamente imbricada na questão do uso e ocupação do solo, tanto na argumentação do ITDP quanto na destituição de terrenos em Camaragibe na perspectiva de eliminar as distâncias entre a metrópole e a Arena Pernambuco.

Em matéria publicada originalmente pelo site Mapa de Conflitos: Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil⁸ (2014) foram apresentadas as situações de descaso com as pessoas retiradas de suas casas para a criação de um novo ramal para o evento. Eles relataram:

“O projeto que atinge a comunidade e está inserido na Matriz de Responsabilidade da Copa para Pernambuco e no Programa de Aceleração do Crescimento de Mobilidade Urbana (PAC Mobilidade Urbana) é o Ramal Cidade da Copa, que inclui um corredor exclusivo para ônibus, duas pistas para carros e uma ciclovia, conectando a cidade de Recife e a Arena da Copa, estádio de realização dos jogos. O Corredor Leste-Oeste liga o centro de Recife ao Terminal de Integração, em Camaragibe, de onde sai o Ramal da Copa, que vai até a Arena. Como em outras cidades e outros casos de conflito relatados no Mapa, as informações sobre o projeto e as desapropriações que serão necessárias para a realização das obras não são claras para a população. O conflito está formado e a população local, junto com movimentos sociais parceiros e apoiadores, vem se organizando para lutar por seus direitos”.

Esses processos migratórios forçados foram responsáveis por evidenciar a submissão na qual os corpos estavam subjugados e tratados apenas como sujeitos que cumpriam as necessidades do capitalismo, tendo até mesmo sua subjetividade moldada por ele (BOECHAT, 2019). O advento de empreendimentos por conta de um megaevento como a Copa das Confederações de 2014 foi o que Carlos (2017, p. 18) chamou de troca de uso pelo consumo do espaço, onde existe a generalização da transformação da localidade em mercadoria, impõe a ela existência da propriedade privada já que sua existência agora é orientada para e pelo mercado.

Segundo o Mapa de Conflitos: Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil, aproximadamente 600 famílias que moravam no Loteamento São Francisco, Bairro do Timbi em Camaragibe, localidade que seria utilizada para ampliação do trecho que ligaria o Terminal de Camaragibe a Arena Pernambuco, foram removidas de suas casas com indenizações muito abaixo mesmo para o custo de vida dessas pessoas.

A mobilidade é algo imposto as pessoas, sendo na remoção de suas residências ou na submissão forçada a um sistema onde vão servir de mão de obra em espaços privilegiados,

⁸ Ver: PE – Copa do Mundo deixa moradores de Camaragibe sem moradia e sem indenizações justas. Disponível em: <[https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/pe-copa-do-mundo-deixa-moradores-de-camaragibe-sem-moradia-e-sem-indenizacoes-justas/#contexto ampliado](https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/conflito/pe-copa-do-mundo-deixa-moradores-de-camaragibe-sem-moradia-e-sem-indenizacoes-justas/#contexto_ampliado)> Acessado em 16/07/2023.

controlados e produzidos pelo capital que utiliza da força de trabalho como uma mercadoria qualquer, que circula com intuito de ser consumida (GOMES, 2009, p. 41).

Observa-se como os interesses do capital são responsáveis pela distribuição espacial, em como a parceria público-privada funcionou para estatizar todos os gastos da implementação do modal, para inserir as plataformas de embarque (QUADRO 1), para modificar todo o espaço antes destinado para os transportes regulares e se adaptar aos corredores exclusivos. No quadro abaixo feito com os dados da pesquisa do Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento, é mais clara as informações acerca dos gastos na implementação do modal no corredor Leste-Oeste:

Quadro 1 – Atribuições ao setor público e ao privado

Público	Privado
A construção do corredor foi financiada com recursos federais e estaduais, sem participação financeira da prefeitura.	Responsável pela operação pela companhia privada MobiBrasil.
Financiamento com juros subsidiados de R\$ 99 milhões em operação de crédito junto à CAIXA Econômica Federal e contrapartida estadual de R\$97,02 milhões.	Planejamento e Gestão atribuídos Consórcio de Transporte Metropolitano (CTM-RMR)

Fonte: ITDP (2017, p. 18).

Com o processo de estabelecer o novo modelo de ônibus, implementando a ideia de “otimização” a partir dos interesses privados incentivados pelos públicos, sempre sob a justificativa desenvolvimentista que nega o quão excludente ela é; algo sublinhado por Debord (2003) como as forças técnicas da economia capitalista compreendidas como agentes da separação.

Em um contexto de competitividade e existência de um “exército de reserva”⁹, que são constantemente rotativos, o que faz com que hora alguns estejam empregados em um serviço,

⁹ “[...] a acumulação capitalista sempre produz, e na proporção de sua energia e de sua extensão, uma população trabalhadora supérflua relativamente, isto é, que ultrapassa as necessidades médias da expansão do capital, tornando-se, desse modo, excedente” (MARX, 1989, p. 731).

hora estejam desempregados ou em subempregos, hora precisem se readaptar a novas técnicas para serem assim reintroduzidos nesse contexto capitalista dos trabalhadores assalariados sendo forçados a acompanhar a fluidez desse mercado excludente que apenas absorve a mão de obra quando necessária, mas não hesita em descartá-la. Se a história da cidade é da liberdade, ela é também da tirania. Ela é o campo de batalha da liberdade histórica, não sua posse (DEBORD, 2003, p. 176).

6. O BRT como ferramenta da mobilização no eixo oeste da Região Metropolitana do Recife

O período que sucedeu à realização da Copa do Mundo no Brasil evidenciou o “legado” deixado pelo megaevento no território. A remoção de famílias de suas moradias para conseguir aumentar a quantidade de veículos que teriam acesso à Arena Pernambuco através do Ramal da Copa (FIGURA 8) foi uma das marcas espaciais desse evento.

Figura 8: Ramal da Copa



Fonte: Blogs Diário de Pernambuco

Esse processo de expulsão evidenciou a existência de uma dinâmica de valorização do espaço pelo capital que é remontado a todo momento e não tem nenhuma cerimônia em tratar os indivíduos como meros problemas a serem superados, mesmo que muitas vezes, como no caso do Ramal da Copa, o serviço nem chegue a ser concluído (JORNAL DO COMÉRCIO, 2020). Nos anos de 2014 e 2015, os primeiros de funcionamento desse novo modal viário, caracterizados conforme o Manual do BRT (2015) como um transporte longo, com estações próprias e fixas e tarifa por bilhetagem eletrônica.

No começo de sua circulação, a percepção popular era positiva e tida como atendendo às particularidades em relação a conforto e conservação dos transportes (GRANDE RECIFE, 2015), percepção que foi sendo alterada ao longo do tempo com os constantes problemas de manutenção, insegurança, aumentos de passagem e no tempo das viagens, em especial em horário de pico, descaracterizando o modelo com faixa exclusiva para evitar engarrafamentos (G1, 2016).

A pandemia da COVID-19, que se iniciou no ano de 2020, deixou ainda mais evidentes os problemas do modal. O modelo de convivência com a COVID-19 (GRANDE RECIFE, 2023) pontuava que era preciso distribuir a abertura de atividades de acordo com fases relacionadas ao risco juntamente com filtros de aglomeração.

Frente a essa nova conjuntura, os transportes públicos na Grande Recife sofreram redução de 47% (GRANDE RECIFE, 2023), sob a justificativa de um menor fluxo de passageiros e na tentativa de poupar gastos frente à arrecadação. Outro movimento feito pelo governo de Pernambuco na pandemia foi a criação de um cadastro de tarifa social, chamado Programa de Transporte Social do Sistema de Transporte Público da Região Metropolitana do Recife, na tentativa de garantir que os indivíduos demitidos durante o período de pandemia passassem a possuir gratuidade nos ônibus fora do horário de pico por 12 meses (G1, 2021).

Essa medida de tarifa social num momento crítico era, na verdade, parte de uma estratégia econômica de não deixar mão de obra tida como ociosa, fazer com que aqueles indivíduos fossem reinseridos na dinâmica de produção capitalista para continuar alimentando esse sistema.

De acordo com a LEI n.º 17.182, DE 22 DE MARÇO DE 2021:

“Art. 1º Fica instituído o Programa de Transporte Social do Sistema de Transporte Público da Região Metropolitana do Recife - STPP/RMR, com o objetivo de oferecer acesso gratuito ao transporte público na Região Metropolitana do Recife-RMR para usuários desempregados, em busca de atividade econômica, de forma a fomentar a trabalhabilidade, a ocupação, a geração de renda e reduzir a pobreza e a desigualdade social”.

Para Kurz *apud* Leal *et al.*(2016, p. 299):

“Na sua obra Kurz destaca que o que está em crise é o trabalho abstrato, aquele que produz valor de troca. A sociedade em que o ócio involuntário (desemprego) se opõe ao tempo livre, enquanto representação moral socialmente reconhecida e válida. O

destaque aqui dessa interpretação é o de não correr o risco de virar uma finalidade natural às contradições que são sociais e historicamente estabelecidas”.

O período de pandemia também resultou a longo prazo em um corte bruto de ônibus com a retirada de 200 coletivos que atendiam os mais de 2 milhões de passageiros da RMR, com a justificativa de corte de gastos por conta da baixa arrecadação durante a pandemia e aumento de outras frotas (JORNAL DO COMÉRCIO, 2023). Apesar do discurso de que esse corte não lesa os usuários, na realidade o que é sentido por quem utiliza o modal todos os dias é diferente, tornando as viagens ainda mais exaustivas (FIGURA 9 e 10).

Figura 9: Fila da linha BRT Derby/ TICamaragibe



Fonte: Autoria própria

Figura 10: Interior do BRT linha TI Camaragibe/ TI Macaxeira



Fonte: Autoria própria

Um dos destaques da obra de Kurz é como ele aborda o fator abstrato do trabalho, utilizando como uma indiferença destrutiva que se manifesta no subjetivo e no psicológico da “insatisfação com o trabalho” (KURZ *apud* LEAL *et al.* 2016, p. 299). O processo de alienação do homem serve de função reguladora básica para uma estrutura de mando vertical onde a divisão hierárquica é voltada para a necessidade contínua (BOECHAT, 2019).

Em entrevista com usuários do BRT, principal tipo de ônibus responsável pelo acesso da periferia a metrópole, observou-se como existem percepções diferentes acerca não apenas desse modal mais recente como do acesso dos indivíduos ao Recife. As entrevistas aconteceram com usuários do TI Camaragibe, tanto nos próprios ônibus quanto nos terminais integrados, buscando saber sobre as rotas dos usuários, problemas percebidos e, especialmente, as considerações individuais sobre suas atividades no Recife e o sentimento de inclusão ou exclusão.

A primeira entrevistada foi uma mulher de 45 anos no retorno para seu domicílio em Camaragibe. Ela relatou uma rotina de trabalhos intensa, de segunda a sábado na Zona Norte do Recife, disse sobre as questões de locomoção e sobre a exaustão em todo o percurso para

chegar no seu trabalho, reforçando sobre como o modal consegue ser mais efetivo que o regular, mas ainda apresenta muitos problemas em relação à manutenção e a disponibilidade fora dos dias úteis.

Para Marx (GOMEZ, 2004), o indivíduo passa a não se reconhecer mais nos produtos que realiza, sendo a repetição de atividades um dos principais condicionantes dessa abstração. Esse processo toma forma desde o fordismo e sua divisão do trabalho, focando na produtividade, a esteira de produção que se misturava ao homem intimamente a ponto de não se distinguirem.

No caso da entrevistada número 1, a mulher não consegue mais se enxergar naquele espaço em que ela constrói, em certa medida, todos os dias. Seu trabalho passa de ser sua atividade criativa e ao invés de enriquecer a sua existência, só faz reforçar e ampliar o poder material que a domina (GOMEZ, 2004, p. 49).

O segundo entrevistado foi um homem de 47 anos que, por acaso, também era um motorista de ônibus. Ele também estava retornando para sua residência no momento da entrevista e respondeu as mesmas perguntas da primeira entrevistada, porém suas respostas seguiram para outro viés.

Nas respostas do motorista, sua percepção foi por todo tempo colocada do ponto de vista de seu trabalho, não como usuário. Ele destacou como principais problemas o modo com que as pessoas utilizam o transporte público, o estresse diário delas que muitas vezes recaem sob o motorista em forma de xingamentos, ele relatou que a falta de educação era o que mais lhe desagradava.

Ele complementou que os BRT's quebram muito e que isso acaba gerando tumulto na linha em que dirige, a TI Camaragibe/ TI Macaxeira, e falou que, mesmo com os problemas, o transporte de maior porte necessita de mais calma na locomoção, sendo melhor por exigir uma condição psicológica mais favorável, no caso dele e de outros motoristas não serem tão suscetíveis ao estresse das situações mais corriqueiras como superlotação nos horários de pico.

Em conclusão, ele falou sobre a existência de dificuldade inicial em se adaptar aos veículos, tendo em vista que muitos dos dirigiam modelos menores e foi preciso de um tempo para absorver a mudança. Uma fluidez que os motoristas tiveram que adquirir para continuar tendo seus empregos, algo muito pontuado por Gaudemar (1977, p. 191):

“Quanto mais o operário é indiferente ao conteúdo particular do seu trabalho, mais é fluida e intensa a migração do capital de um ramo de produção para outro. A mobilidade da força de trabalho é assim uma «característica» do trabalhador submetido ao capital e por essa razão do modo de produção capitalista”.

Completando seu pensamento algumas páginas depois:

“A sua indiferença ao conteúdo particular do trabalho não lhe dá a aptidão para mudar, por encomenda, as suas capacidades de trabalho.» (*) Daí surge a necessidade, para o capital, de instaurar uma formação profissional capaz de reduzir a rigidez que resulta desta constatação, especialmente no que diz respeito aos trabalhadores qualificados”.

Outros entrevistados apresentaram questionamentos também sobre a questão tarifária dos transportes, até citando a ideia da Tarifa Zero ou, como alguns chamaram, “valor simbólico” pelo transporte. A entrevistada 3, uma jovem de cerca de 30 anos que retornava de uma jornada dupla de trabalho e faculdade, indagou sobre as integrações temporais. Esse modelo de integração entre os modais começou a sua implementação em julho de 2021 em Camaragibe (G1, 2021) e funciona como mais uma maneira de cercear o tempo das pessoas que vivem no subúrbio, que possuem duas horas para fazerem percursos de integração entre 2 ou mais transportes, às vezes de diferentes modais.

Esta é mais uma maneira de impor mais limites à condição de liberdade dos indivíduos que já estão submetidos a uma Região Metropolitana que funciona completamente em razão de um centro urbano elitizado que tem como uma das características mais marcantes na estrutura social metropolitana é a manutenção da segregação residencial (BITOUN, SOUZA, 2015, p. 191).

Conforme Ana Fani Carlos, em seu livro "Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole" (2017, p. 163):

“A ideia de centro ilumina a contradição centro-periferia, com isso, a divisão social e técnica do trabalho no espaço, que produz uma hierarquia espacial que distingue os lugares da metrópole no seio do processo de reprodução espacial desigual. A desigualdade do processo de reprodução do espaço urbano, faz do centro o nó, conserva duas forças interligadas e poderosas: aquela do poder e riqueza e aquela da miséria. A questão da centralidade diz respeito à constituição de lugares enquanto ponto de acumulação e atração de fluxos, centro mental e social que se define pela reunião e pelo encontro”.

Esses moldes da vida em sociedade não se restringem a metrópole pernambucana, é bem mais amplo e faz parte da própria gênese do capitalismo que encontra os aparatos certos para manter os indivíduos num sistema calcado em desigualdade social. Gaudemar pontua que:

Se se afirmou que o capitalismo começava com a exploração da força de trabalho, é necessário acrescentar que ele só poderia nascer uma vez que o trabalhador tivesse adquirido esta mobilidade; não no sentido apologético que a teoria clássica reconheceu, do homem inteiramente livre do seu destino, ator da sua própria história, mas no sentido das contrariedades que lhe são impostas por estar à procura de emprego. A mobilidade da força de trabalho surge então como uma condição necessária, se não suficiente, da gênese do capitalismo e como um índice do seu desenvolvimento (GAUDEMAR, 1977, p. 192).

A mais-valia é a maneira encontrada pelos detentores dos meios de produção de assegurar que sempre estarão nesses locais de privilégio ao manterem uma base produtiva de trabalhadores que seja atrelada a um salário mínimo que garanta apenas o básico para suas sobrevivências e, no caso estudado, ligados às consecutivas expulsões desde os mocambos, que evidenciaram um planejamento que se voltava em garantir que os mais pobres construíssem as cidades através do seu trabalho, mas não vivenciassem nela, sendo sempre jogados para os espaços periféricos que, quando se tornam zonas de interesse, também expulsam esses indivíduos sempre sob o pretexto de trazer “melhorias”.

Para Bitoun *apud* Luxemburgo (1977, p. 354) existe uma dinâmica de mais-valia que funciona para aumentar a riqueza de quem está nas classes burguesas e para criar todo um sistema de naturalização do trabalho, remontando a ideia neoclássica de que o trabalho é intrínseco ao homem e que ter um emprego é algo primariamente bom, não importando qual seja. Luxemburgo reflete:

«A acumulação capitalista, no seu conjunto, tem portanto, como processo histórico concreto, dois aspectos diferentes: um diz respeito à produção de mais-valia — na fábrica, na mina, na exploração agrícola— e à circulação das mercadorias no mercado. [...] O outro aspecto da acumulação capitalista diz respeito às relações entre o capital e os modelos de produção não capitalistas, e tem por palco o mundo inteiro. (BITOUN *apud* LUXEMBURGO, 1977, p. 362-363).

Alterar os meios de locomoção responsáveis por transportar as pessoas não altera um sistema de desigualdades histórico no Recife. Essas mudanças tentam ser contingentes, tornar

a “mobilidade” um fator meramente espacial, quando, na verdade, ele está atrelado a inacessibilidade dos corpos de se emanciparem de um sistema maior que eles.

O capital privado passa por todas as instâncias da negação. Negam o uso do solo nas metrópoles, negam o acesso ao transporte público de qualidade que garantiria o direito de ir e vir, tornando-o limitado já que para garanti-lo, primeiro, é necessário que consiga ter acesso ao dinheiro que vai possibilitar essas condições de locomoção.

Em suma, a ideia de que “o trabalho edifica o homem” serve para causar nas pessoas um senso de normalidade a um sistema cruel e autofágico que cria o problema e a cura ao manter uma reintegração controlada dos trabalhadores na cidade, segundo as necessidades planificáveis da produção e do consumo (DEBORD, 1977, p. 133) e assim manter esses espaços sendo as principais zonas de interesse que vão concentrar uma parte considerável das atividades dos indivíduos.

Dessa forma, os moradores de Camaragibe sempre vão ser vistos com os mesmos olhos pelo planejamento urbano direcionado pelas iniciativas privadas que asseguram que a cidade do Recife vai continuar atraindo grande parte dessa população a realizar suas atividades diárias, fazendo com que sua base produtiva esteja concentrada em outros municípios e apenas a classe alta realmente possa ter acesso pleno à cidade.

Estes espaços de privilégio são funcionais apenas para uma classe, escancarando que a ideia de liberdade limitada pelas necessidades do capital e que estratifica a sociedade. Esta sociedade que suprime a distância geográfica, amplia a distância interior, na forma de uma separação espetacular (DEBORD, 1977, p. 131).

7. CONCLUSÃO

Este trabalho pretendeu entender sobre o funcionamento da mobilidade do trabalho na Região Metropolitana do Recife, com foco na relação de Recife com Camaragibe, para entender quais são os condicionantes para a locomoção desses indivíduos que moram na periferia e precisam se deslocar ao centro cotidianamente.

Para compreender essa dinâmica foram utilizados material documental de trabalhos já estudados previamente, associado com teoria de estudiosos e aplicados na análise do campo, a fim de fazer um cruzamento entre as informações para perceber se o material lido em gabinete contribui nas situações presentes no cotidiano dos indivíduos que participam todos os dias dessa locomoção impulsionada pelo capital.

A análise permitiu refletir que o planejamento urbano funciona beneficiando classes com acesso à terra supervalorizada no centro pelo mercado imobiliário, que exclui os moradores de outras localidades da RMR do direito à cidade em sua totalidade, criando uma série de empecilhos para a vivência do espaço produzido, garantindo a essas pessoas apenas as condições necessárias para garantir a mais-valia do burguês.

Sendo assim, essa sociedade classista subordinada ao capital torna a ideia de trabalho como intrínseca ao indivíduo, resultando em uma sociedade do trabalho e mediada por ele através do encontro do homem destituído de tudo e dono apenas de sua liberdade da força do trabalho com o capitalista que sabe exatamente as maneiras de alienar essas pessoas até o ponto de abstração do trabalho, sendo apáticos a suas produções e atividades e garantindo que essa mobilidade saia do campo apenas do físico e entre no psicológico, para assim terem pessoas que possam ser violadas pela fluidez com que o capital remodela as atividades por novas técnicas.

Camaragibe ainda se encontra como a cidade da RMR que está subjugada a Recife, sendo o local onde reside a força de trabalho que ajuda a construir a metrópole. As tentativas de autonomizar esse espaço não se concretizaram e apenas possibilitaram que novos modais, como o BRT, garantissem que as pessoas sempre tivessem inseridas nesse sistema que faz com que elas sejam jogadas de um lado para o outro pelas necessidades do capital concentrado na metrópole.

8. REFERÊNCIAS

ADORNO, Sérgio. **O MONOPÓLIO ESTATAL DA VIOLÊNCIA NA SOCIEDADE BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA**, 2002.

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves De; PEDROSA, Thales De Lima. **Bonde Elétrico e transformações urbanas no Recife**. 34. ed. [s.l.]: Revista de História, 2020. v. 12.

ALFREDO, Anselmo; SILVA, Ana Cristina Mota. **MODERNIZAÇÃO E CONTRADIÇÕES ESPAÇO-TEMPORAIS. CENTRALIDADES E PERIFERIAS NA METRÓPOLE DE SÃO PAULO. TRÊS MOMENTOS, UM PERCURSO: ALDEAMENTOS INDÍGENAS, INDUSTRIALIZAÇÃO E PERIFERIA URBANA**. São Paulo: Boletim Paulista de Geografia, 2011. 159–188 p.

AMARAL, Marisa Silva; DUARTE, Pedro Henrique Evangelista . **Neoliberalismo e dialética do capital fictício: a constituição de um novo padrão de dependência**. Campinas: Leituras de Economia Política, 2010. 111-138 p.

ARENDT, Hannah. **História do Trabalho**. São Paulo: USP, [s.d.].

BARBOSA, Jorge Luiz. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. Brasília: IPEA, 2016.

BITOUN, Jan ; SOUZA, Maria Ângela De. **Recife: Transformações na Ordem Urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. ISBN 978-85-7785-343-4.

BOECHAT, Cássio Arruda. **Mobilidade do Trabalho no Brasil: A recepção da obra de Jean-Paul de Gaudemar e uma perspectiva crítica para os estudos migratórios**. Espirito Santo: XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), 2019.

BOLETIM Trimestral da Conjuntura Criminal em Pernambuco. Recife: Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco - CONDEPE/FIDEM, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri . **Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole**. 2. ed. São Paulo: LABUR Edições, 2017. 317 p.

CAVALCANTI, Geane Bezerra. **Comunidade e Identidade: A liga social contra o mocambo e a construção de um sentido de comunidade e identidade na periferia da cidade do Recife nas décadas de 1930 e 1940**. 2. ed. Tocantins: Escritas, 2015. v. 7. 215-229 p.

CAVALCANTE, Mayra. Seis anos depois, Ramal da Copa não é concluído e vira símbolo de desperdício.. **Jornal do Comércio**, 2020. Disponível em:

<https://jc.ne10.uol.com.br/pernambuco/2020/09/11973631-seis-anos-depois--ramal-da-copa-nao-e-concluido-e-vira-simbolo-de-desperdicio.html>. Acesso em: 20 ago. 2023.

DAMATTA, Roberto. **Introdução à história da sociedade patriarcal no Brasil – Sobrados e mocambos:** Decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano Gilberto Freyre.. 1. ed. São Paulo: Editora Global, 2013.

DUARTE, Pedro Henrique Evangelista; GRACIOLLI, Edílson . **A Teoria da Dependência:** interpretações sobre o (sub)desenvolvimento na América Latina. [S.l.]: Colóquio Internacional Marx Engels, 2007.

FERNANDES, Sabrina Bowen Farhat. **Da passagem do trabalho escravo ao trabalho assalariado no Brasil à luz da Teoria Geral do Direito de E. Pachukanis – o fenômeno jurídico na formação do capitalismo brasileiro** / Sabrina Bowen Farhat Fernandes. -- São Paulo: USP / Faculdade de Direito, 2015. 105 f.

FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital-imperialismo:** teoria e história. 2 ed. Rio de Janeiro: EPSJV/Editora UFRJ, 2010, 388 p.

FULGÊNCIO, Vinícius Albuquerque. **Gestão metropolitana e autonomia municipal:** o caso da Região Metropolitana do Recife. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

GAUDEMAR, Jean-paul De. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital.** Lisboa: Editorial Estampa, 1977. 405 p. p.

Grande Recife tem redução de 47% na frota de ônibus nas ruas por causa do coronavírus: Redução, segundo consórcio, é menor que a baixa no número de passageiros, que chegou a 74%. Medida é válida a partir desta sexta (3). **G1 PE**, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/04/03/grande-recife-tem-reducao-de-47percent-na-frota-de-onibus-nas-ruas-por-cao-do-coronavirus.ghtml>. Acesso em: 15 ago. 2023.

GOMES, Fábio Guedes. **Mobilidade do Trabalho e Controle Social:** trabalho e organizações na era neoliberal. Curitiba: Rev. Sociol. Polít, 2009. p. 33-49 p. v. 17.

GOMEZ, André Villar. **A Dialética da Natureza de Marx:** Os Antagonismos entre Capital e Natureza. Rio de Janeiro: PUC-RIO, 2004.

In: DEBORD, Guy. **A Sociedade do Espetáculo.** Belo Horizonte: Coletivo Acrático Proposta, 2003. 5] AQUINO, João Emiliano Fortaleza de.

KURZ, Robert . **A origem destrutiva do capitalismo:** modernidade econômica encontra suas origens no armamentismo militar.. São Paulo: Folha de São Paulo, 1997. 3 p.

LEAL, Victor Andrade Silva. **A Categoria do Trabalho na Ciência Geográfica:** O contexto do pensamento crítico. 1. ed. São Paulo: UNESP, 2016. v. 17.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. 144 p.

LEITE, Ricardo . **RECIFE DOS MORROS E CÓRREGOS**: a fragorosa derrota do exterminador de mocambos e sua liga social em Casa Amarela. Recife: X Encontro Nacional de História Oral: Testemunhos História e Política, 2010.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**.. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MEIRELES, Marina. Passageiros aprovam conforto, mas criticam falta de segurança em BRT's. **G1 PE**, 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/07/passageiros-aprovam-conforto-mas-critica-m-falta-de-seguranca-em-brts.html>. Acesso em: 15 ago. 2023.

MORAES, Renata. **O MAL DO MOCAMBO: O DISCURSO DE AGAMENON MAGALHÃES E A BUSCA PELA MORAL E CIDADANIA NO RECIFE (1937-1945)**. Natal: XXVII Simpósio Nacional de História, 2013.

MORAIS, José Guelfer Ferrer De . **DESAFIOS METROPOLITANOS: Como enfrentá-los?**: CIDADE METROPOLITANA: REALIDADE E UTOPIA. Recife: Agência Condepe/Fidem, 2014.

MOURA, Alice Bezerra De Mello; SCOTT, Parry . **Desapropriações, Resistências e o Megaevento da Copa do Mundo**: tempo, poder e projetos de desenvolvimento. 18. ed. [S.l.]: Revista Antropológicas, 2014. 94-132 p. v. 25.

MOURA, Rosa; FREITAS-FIRKOWSKI, Olga Lucia C.. **Espaços Metropolitanos**: processos, configurações, metodologias e perspectivas emergentes. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021.

O RASTRO de pandemia na mobilidade urbana. Estadão Sunmit Mobilidade Urbana, 2021.

PASSAGEIROS aprovam o conforto, mas criticam falta de segurança em BRT's. **G1 Globo**, 2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/07/passageiros-aprovam-conforto-mas-critica-m-falta-de-seguranca-em-brts.html>. Acesso em: 16 jul. 2023.

MORADORES de Camaragibe protestam contra desapropriação para obras do ramal da Copa. **Rádio Jornal**, 2013. Disponível em: <https://radiojornal.ne10.uol.com.br/noticia/2013/12/16/moradores-de-camaragibe-protestam-contradesapropriacao-para-obras-do-ramal-da-copa-14066/index.html>. Acesso em: 11 jun. 2023.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988. 84 p.
SCHMID, Christian. **A Teoria da Produção do Espaço de Henri Lefebvre**: Em direção a uma dialética tridimensional. 32. ed. São Paulo: GEOUSP, 2012. 899-109 p.

SCHOR, Tatiana. **O AUTOMÓVEL E O DESGASTE SOCIAL**. São Paulo: FFLCH-USP, 1999.

SISTEMA Via Livre BRT. 1. ed. Recife: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias, 2017.