



**A SUBCIDADANIA NO
TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:**

trajetórias de uma mobilidade periférica
na Região Metropolitana do Recife

Marília do Nascimento Silva

UFPE | PPGDU

Recife/PE
2024

Marília do Nascimento Silva

**A SUBCIDADANIA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:
trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutora em Desenvolvimento Urbano.

Área de concentração: Desenvolvimento Urbano.

Linha de pesquisa: Planejamento e Gestão.

Orientador: Prof. Dr. Tomás de Albuquerque Lapa.

Recife/PE

2024

Catálogo de Publicação na Fonte. UFPE - Biblioteca Central

Silva, Marília do Nascimento.

A subcidadania no transporte público coletivo: trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife / Marília do Nascimento Silva. - Recife, 2024.

250f.: il.

Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano, 2024.

Orientação: Tomás de Albuquerque Lapa.

Inclui referências e apêndices.

1. Subcidadania; 2. Dominação social; 3. Produção do espaço; 4. Transporte público coletivo; 5. Região Metropolitana do Recife. I. Lapa, Tomás de Albuquerque. II. Título.

UFPE-Biblioteca Central



Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano
Universidade Federal de Pernambuco

Marília do Nascimento Silva

**A SUBCIDADANIA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:
trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutorado em Desenvolvimento Urbano. Área de concentração: Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 30/04/2024.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Tomás de Albuquerque Lapa (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

Prof^a. Dr^a. Danielle de Melo Rocha (Examinadora Interna)
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

Prof. Dr. Flávio Antonio Miranda de Souza (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

Prof^a. Dr^a. Yara Cristina Labronici Baiardi (Examinadora Externa)
Universidade Federal de Pernambuco - UFPE

Prof^a. Dr^a. Raquel de Aragão Uchôa Fernandes (Examinadora Externa)
Universidade Federal Rural de Pernambuco - UFRPE

A todos que me apoiaram neste trabalho, em especial, à minha família.

AGRADECIMENTOS

Finalizo esta etapa com o coração repleto de gratidão e consciente de que não fiz esse caminho sozinha. Agradeço a Deus pela vida, aos meus pais Antônia e Ailton e à minha irmã Mariana, por celebrarem cada conquista desse longo processo de formação, pelo cuidado afetivo e apoio incondicional. Ao meu esposo Alcides, pelo companheirismo, parceria e compreensão desde sempre.

Ao professor Tomás Lapa, pela confiança, generosidade e incentivo depositados ao longo desses anos de pesquisa e de orientação. Sou grata pelos seus ensinamentos e pela liberdade que me foi dada para desenvolver a pesquisa.

À professora Laura Duque-Arazola, pela oportunidade de iniciar na pesquisa científica e pelas palavras motivadoras, desde a graduação, fazendo com que eu acreditasse que chegaria até aqui.

Aos professores que contribuíram no exame de qualificação e à banca de defesa, pela colaboração, disponibilidade e avaliação da pesquisa, permitindo o aperfeiçoamento do trabalho.

À Universidade Federal de Pernambuco, ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo e ao Laboratório de Estudos Periurbanos – LEPUR, pelo acolhimento institucional, pelos espaços de formação, de pesquisa e de atividades de estágio docência nas disciplinas de Planejamento de Transportes Urbanos e de Planejamento Urbano e Regional III.

Ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, pela oportunidade de realização do doutorado. À secretária Renata Albuquerque, pela paciência e por toda assistência administrativa. Aos professores e aos colegas das turmas ME41 e DO22, por compartilharem as suas experiências e dividirem as suas telas a cada encontro remoto, durante os tempos difíceis de pandemia.

À Priscilla, Alisson, Jaque e Marcony, pela amizade e apoio de tantos anos.

Aos participantes da pesquisa, pelo consentimento, cooperação, tempo e confiança depositados.

Aos funcionários da biblioteca do Centro de Artes e Comunicação da UFPE, da Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco CONDEPE/FIDEM e do Consórcio de Transportes Metropolitano/ Grande Recife, pela colaboração na consulta dos materiais de pesquisa.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES,

pela concessão da bolsa de estudos, que garantiu a realização das atividades de pesquisa e a permanência no curso, durante quatro anos.

Ainda que a minha memória não lembre de citar todas as pessoas aqui, sou imensamente grata pelo incentivo e cooperação recebidos de todos.

Janela de ônibus

“Janela de ônibus é danado pra botar a gente pra pensar,
Ainda mais quando a viagem é longa [...]” (Muribeca, 2013, 0 min 11 s).

RESUMO

SILVA, Marília do Nascimento. **A subcidadania no transporte público coletivo:** trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife. 2024. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2024.

O objetivo desta tese é discutir a noção de subcidadania no transporte público coletivo com o foco nas experiências de mobilidade dos usuários. Parte-se da hipótese de que o serviço de transporte público coletivo da Região Metropolitana do Recife tem validado a dominação social ao controlar a oferta de veículos, cobrar pelo tempo de deslocamento e reduzir a integração entre as linhas de ônibus e terminais. A abordagem metodológica, caracterizada pelo método materialista histórico-dialético, inclui revisão de literatura sobre a lógica da produção capitalista do espaço, com ênfase na segregação socioespacial, mobilidade urbana e classe social; análise documental de planos sobre a organização do espaço metropolitano do Recife, pesquisa de campo e estudo de caso. A pesquisa contou com a participação de 62 voluntários, destes, 38 responderam ao formulário de pesquisa *on-line* e 24 foram entrevistados nos terminais e linhas de ônibus e de trem do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR). Os dados obtidos apontam para o alto índice de insatisfação dos usuários quanto aos serviços de ônibus e de trem, o baixo alcance dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana e a falta de transparência no controle das operações e da arrecadação das tarifas. Apesar do histórico pioneiro na gestão consorciada do transporte público, as condições dos trajetos reportados pelos usuários mostram que o serviço ofertado pelo STPP/RMR tem contribuído com a reprodução das desigualdades socioespaciais, submetendo a população a um modelo de mobilidade urbana que privilegia os interesses do Mercado. O estudo aponta a necessidade de pôr em prática o Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) da RMR e integrá-lo à diversidade dos meios de transporte coletivo e individual, possibilitando a melhoria do serviço com equidade social.

Palavras-chave: subcidadania; dominação social; produção do espaço; transporte público coletivo; Região Metropolitana do Recife.

ABSTRACT

SILVA, Marília do Nascimento. **Sub-citizenship in collective public transport: trajectories of peripheral mobility in the Metropolitan Region of Recife.** 2024. Thesis (PhD in Urban Development) – Department of Architecture and Urbanism, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2024.

The objective of this thesis is to discuss the notion of sub-citizenship in collective public transport with a focus on users' mobility experiences. It is based on the hypothesis that the collective public transport service in the Metropolitan Region of Recife has validated social domination by controlling the supply of vehicles, charging for travel time and reducing integration between bus lines and terminals. The methodological approach, characterized by the historical-dialectical materialist method, includes a literature review on the logic of capitalist production of space, with an emphasis on socio-spatial segregation, urban mobility and social class; documentary analysis of plans on the organization of Recife's metropolitan space, field research and case study. The research involved the participation of 62 volunteers, of whom 38 responded to the online survey form and 24 were interviewed at the terminals and bus and train lines of the Public Passenger Transport System of the Metropolitan Region of Recife (STPP/RMR). The data obtained points to the high level of user dissatisfaction with bus and train services, the low achievement of the objectives of the National Urban Mobility Policy and the lack of transparency in the control of operations and ticket collection. Despite the pioneering history of consortium management of public transport, the conditions of the routes reported by users show that the service offered by STPP/RMR has contributed to the reproduction of socio-spatial inequalities, subjecting the population to a model of urban mobility that privileges the interests of the Market. The study highlights the need to put RMR's Urban Mobility System (SMU) into practice and integrate it with the diversity of means of collective and individual transport, enabling the improvement of the service with social equity.

Keywords: sub-citizenship; social domination; production of space; collective public transport; Metropolitan Region of Recife.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Passageiros no Terminal Integrado da Macaxeira.....	11
Figura 2 - Terminal Integrado da PE-15	31
Figura 3 - Interior do ônibus Linha 1905	51
Figura 4 - <i>La Main Ouverte</i> (A Mão Aberta), Le Corbusier, 1950	59
Figura 5 - Esquema de representação da Cidade-Satélite	66
Figura 6 - O modelo de cidade regional para o Recife	66
Figuras 7 e 8 - Maquete do Centro Administrativo do II Polo Metropolitano.....	79
Figura 9 - Interação entre as nucleações da RMR	82
Figura 10 - Trecho da reportagem sobre os 30 anos do SEI da RMR	86
Figura 11 - Esquema representativo do SEI	87
Figura 12 - Passageiros na linha de ônibus 1946	95
Figuras 13 e 14 - Ônibus estacionados no TI Barro e no TI Pelópidas Silveira.....	106
Figura 15 - Obras de ampliação do TI Igarassu	109
Figura 16 - Situação do TI Igarassu, agosto de 2024	109
Figuras 17, 18, 19 e 20 - Condições dos veículos do STPP/RMR	113
Figura 21 - Ônibus quebrado e passageiros à espera de outro	121
Figuras 22 e 23 - Estado de conservação das estações de BRT José de Alencar e S. Francisco de Assis.....	124
Figuras 24 e 25 - A comercialização de lanches no TI Igarassu.....	125
Figuras 26 e 27 - Os novos estabelecimentos de comércio no TI Joana Bezerra e no TI Barro	126
Figuras 28 e 29 - Estabelecimentos comerciais no TI Tancredo Neves e na Estação Cajueiro Seco	127
Figura 30 - Obras de construção da Estação de BRT no centro de Paulista (2018) ..	128
Figuras 31 e 32 - Estação de BRT no centro de Paulista (2024).....	128
Figura 33 - Terminal Integrado de Igarassu.....	141
Figura 34 - Acesso à estação de trem no TI Tancredo Neves.....	171
Figuras 35 e 36 - Escada de acesso à estação de trem no TI Tancredo Neves (esq.) e Implantação de validadores eletrônicos (dir.)	172
Figura 37 - Reportagem sobre a mudança do critério da meia-passagem aos domingos.....	178
Figura 38 - Implantação de catraca elevada nos ônibus do STPP/RMR	182

Figuras 39 e 40 - Catracas no TI Cajueiro Seco e no TI Camaragibe	183
Figuras 41 e 42 - Validadores do transporte coletivo em Dublin, Irlanda	191
Figuras 43 e 44 - O sistema de VLT na cidade de Dublin.....	192
Figuras 45 e 46 - O transporte por ônibus na cidade de Dublin	192
Figuras 47 e 48 - Informações sobre o horário dos ônibus nas cidades de Dublin/IE e Jabotão/BR.....	193
Figura 49 - Ilustração do Sistema de Mobilidade Urbana.....	211
Figura 50 - Terminal Integrado do Barro	211
Figura 51 - Terminal Integrado do TIP	217
Figura 52 - Terminal Integrado de Cajueiro Seco.....	231
Figura 53 - Interior do ônibus da Linha 207	248

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Frota de veículos na RMR (2000-2023)	36
Gráfico 2 – Percentual das linhas de ônibus por Anel Viário	91
Gráfico 3 – Participantes da pesquisa por sexo	99
Gráfico 4 – Faixa etária dos participantes por sexo	100
Gráfico 5 – Destino das viagens dos participantes.....	100
Gráfico 6 – Horários de uso do STPP/RMR mencionados pelos participantes	101
Gráfico 7 – Frequência de uso	102
Gráfico 8 – Municípios de residência dos participantes	103
Gráfico 9 – Raça dos participantes.....	105
Gráfico 10 – Relação entre o número de participantes que utilizam e não utilizam os Terminais Integrados.....	107
Gráfico 11 – Terminais Integrados utilizados pelos participantes	108
Gráfico 12 – Tempo gasto nos deslocamentos	111
Gráfico 13 – Viagens por modo de transporte do STPP/RMR.....	112
Gráfico 14 – Gasto diário com o transporte em reais (R\$).....	117
Gráfico 15 – Classe social dos participantes segundo o rendimento familiar	117
Gráfico 16 – Profissão/ocupação dos participantes	119
Gráfico 17 – Escolaridade dos participantes	120
Gráfico 18 – Avaliação do serviço de transporte público coletivo/RMR pelos participantes.....	131
Gráfico 19 – Você considera que o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife atende aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana?.....	135
Gráfico 20 – Objetivos da PNMU atendidos pelo STPP/RMR, de acordo com os participantes.....	135
Gráfico 21 – Tipologias de famílias dos participantes.....	136
Gráfico 22 – Demais modos de transporte utilizados	138

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – A Região Metropolitana do Recife.....	28
Mapa 2 – A composição da RMR apresentada por Antônio Baltar	56
Mapa 3 – A composição da RMR na década de 1970	57
Mapa 4 – Evolução urbana do Recife e região até 1970.....	57
Mapa 5 – A densidade da RMR na década de 1970 e suas projeções	64
Mapa 6 – A densidade da RMR por setor censitário (2010)	64
Mapa 7 – Localização dos terminais de ônibus no Recife (1973)	78
Mapa 8 – Estratégia espacial da RMR proposta no PDI.....	781
Mapa 9 – Concepção do Sistema de Transporte Coletivo da RMR em 1981.....	88
Mapa 10 – O Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR.....	88
Mapa 11 – O percurso das respectivas linhas de ônibus do TI Macaxeira e do TI Xambá	14630
Mapa 12 – Percursos das linhas de ônibus e de trem/metrô dos participantes da pesquisa.....	151
Mapa 13 – Percurso da entrevistada A (Itapissuma/Abreu e Lima) com detalhe.....	153
Mapa 14 – Percurso da entrevistada J (Vila do SESI, Recife/Santo Amaro, Recife) e detalhe	158
Mapa 15 – Percurso do entrevistado E (Casa Amarela, Recife/Cidade Universitária, Recife) e detalhe.....	159
Mapa 16 – Percurso do entrevistado L (Alto da Bondade, Olinda/Cajueiro Seco, Jaboatão) e detalhe.....	162
Mapa 17 – Percurso da entrevistada G (Camaragibe/Jaboatão) e detalhe	165
Mapa 18 – Percurso da entrevistada H (Santana, Camaragibe/Centro, Camaragibe) e detalhe	167
Mapa 19 – Percurso da entrevistada O (Olinda/Abreu e Lima/Recife) e detalhe.....	168
Mapa 20 – Percurso da entrevistada W (Nossa Senhora do Ó, Ipojuca/Cabo de Santo Agostinho) e detalhe	170
Mapa 21 – Percurso da entrevistada D (Córrego do Jenipapo, Recife/Boa Viagem, Recife) e detalhe.....	181
Mapa 22 – Percurso do entrevistado B (Ilha de Itamaracá/Mangabeira, Recife) e detalhe	185
Mapa 23 – Percurso da entrevistada K (Cavaleiro, Jaboatão dos Guararapes/Boa	

Viagem, Recife) e detalhe.....	188
Mapa 24 - Percurso da entrevistada M (Paratibe, Paulista/Espinheiro, Recife) e detalhe.....	190
Mapa 25 - Percurso do entrevistado U (Camela, Ipojuca/Cajueiro Seco, Jaboatão dos Guararapes) e detalhe.....	199
Mapa 26 - Percurso do entrevistado S (Beberibe, Olinda/Cidade Universitária, Recife) e detalhe.....	198
Mapa 27 - A fragmentação do percurso do entrevistado S.....	200
Mapa 28 - A diferença de percurso entre as linhas de ônibus 1946 e 1967 e detalhe.....	208
Mapas 29 e 30 - A densidade demográfica dos Municípios da RMR (2010 e 2022)...	208

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Resumo da tese.....	29
Quadro 2 - Terminais de ônibus no Recife (1973).....	73
Quadro 3 - O planejamento do Sistema de Transporte Coletivo (1981).....	80
Quadro 4 - Diferença entre os valores estabelecidos e os valores cobrados nas tarifas do Grupo E	89
Quadro 5 - Atributos que comprometem a qualidade do STPP/RMR, segundo os participantes.....	104
Quadro 6 - Resposta dos usuários quanto à satisfação com o serviço do STPP/RMR	131
Quadro 7 - Indicadores da dominação social no transporte público coletivo	144
Quadro 8 - Linhas de trem utilizadas pelos participantes	148
Quadro 9 - Diálogo com a entrevistada H.....	163
Quadro 10 - Diálogo com a entrevistada O	166
Quadro 11 - Registro de uso do cartão VEM.....	173
Quadro 12 - Diálogo com o entrevistado B.....	175
Quadro 13 - Diálogo com a entrevistada F	204

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução populacional da RMR (1940-2022).....	60
Tabela 2 - Dados censitários e valor médio das tarifas do transporte público coletivo nas RM e DF.....	92
Tabela 3 - Terminais Integrados do STPP/RMR e as respectivas datas de operação	93
Tabela 4 - Evolução das tarifas do STPP/RMR, em reais (R\$), de 1994 a 2024.....	115
Tabela 5 - Princípios, diretrizes e objetivos da PNMU.....	133
Tabela 6 - Linhas de ônibus utilizadas pelos participantes	147
Tabela 7 - Grade de horários da Linha 124 (Vila do Sesi/TI Tancredo Neves)	154
Tabela 8 - Grade de horários das linhas de ônibus que servem Araçoiaba	155
Tabela 9 - Grade de horários da Linha 1967 (TI Igarassu/Dantas Barreto)	201

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRT	<i>Bus Rapid Transit</i> (Ônibus de Transporte Rápido)
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CDU	Cidade Universitária
CEPUR	Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional
CMTU	Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos
CODEPE	Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco
COHAB	Companhia de Habitação Popular
CONDEPE	Conselho de Desenvolvimento de Pernambuco
CONDEPE/FIDEM	Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco
CONDERM	Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
CSTM	Conselho Superior de Transporte Metropolitano
CTM	Consórcio de Transportes Metropolitano/Grande Recife
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
FIDEM	Fundação de Desenvolvimento da RMR
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ITDP	Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento
OD	Origem-Destino
PPGDU	Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano
PCR	Prefeitura da Cidade do Recife
PDI	Plano de Desenvolvimento Integrado
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
RMR	Região Metropolitana do Recife
SEI	Sistema Estrutural Integrado
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
SMU	Sistema de Mobilidade Urbana
SNMU	Sistema Nacional de Mobilidade Urbana
STPP	Sistema de Transporte Público de Passageiros
Sudene	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
TI	Terminal Integrado
VEM	Vale Eletrônico Metropolitano
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	21
1. A SUBCIDADANIA NA PERSPECTIVA DO TRANSPORTE: caracterizando o problema de pesquisa	33
1.1 O transporte na produção do espaço.....	34
1.2 Mobilidade urbana metropolitana e segregação socioespacial	39
1.3 A subcidadania no serviço de transporte público coletivo	45
2. DA CIDADE REGIONAL À METRÓPOLE ESTRATÉGICA: planejamento e gestão do transporte público na RMR	53
2.1 A formação da Região Metropolitana do Recife	53
2.2 O modelo de cidade regional de Antônio Bezerra Baltar.....	65
2.3 Os instrumentos de planejamento do transporte público coletivo na RMR.....	70
2.4 A gestão do transporte público coletivo na RMR.....	84
3. A MOBILIDADE DOS USUÁRIOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE:	
percursos metodológicos	97
3.1 Quem são os usuários e o que eles dizem sobre mobilidade urbana?.....	98
3.2 Onde está a política de mobilidade urbana na RMR?.....	131
4. O CONTROLE DA MOBILIDADE: aspectos da dominação social no transporte público coletivo	143
4.1 O controle na oferta de veículos	149
4.2 A cobrança pelo tempo de deslocamento	171
4.3 O percurso das linhas.....	194
4.4 O trabalho no STPP/RMR.....	203
4.5 Uma alternativa para a mobilidade urbana na RMR.....	207
CONSIDERAÇÕES FINAIS	213
REFERÊNCIAS	219
APÊNDICE I	233
APÊNDICE II	235
APÊNDICE III	244
APÊNDICE IV	244

APÊNDICE V	244
APÊNDICE VI.....	245



Figura 1
Passageiros no Terminal Integrado da Macaxeira
Fonte: Marília Silva. Recife, 13 de março de 2020.

INTRODUÇÃO

A motivação para este estudo nasceu, antes de tudo, de vivências pessoais. Na condição de usuária frequente do transporte público coletivo da Região Metropolitana do Recife, sempre me questioneei sobre a qualidade do serviço de ônibus ofertado. Essas inquietações se tornaram objeto de pesquisa e tema da minha monografia, apresentada no curso de graduação em Economia Doméstica, na Universidade Federal Rural de Pernambuco.

O tema sobre mobilidade urbana relacionada ao transporte público coletivo me acompanha até os dias atuais. No mestrado em Desenvolvimento Urbano, na Universidade Federal de Pernambuco, avaliei a relação entre transporte e qualidade de vida e concluí que as condições de mobilidade por ônibus refletem as desigualdades socioespaciais da nossa sociedade. Dando continuidade nos estudos sobre a temática, esta tese busca reunir elementos de análise social e apontar soluções efetivas para a melhoria dos serviços de mobilidade urbana, sobretudo, no contexto metropolitano.

O desejo de locomoção das pessoas, sobretudo no espaço urbano, repercute no deslocamento dos demais, principalmente pelo adensamento populacional dos núcleos urbanos. Nessa perspectiva, os transportes coletivos são fundamentais para permitir, socialmente, o direito à mobilidade. De acordo com Lojkine (1981), os meios de consumo coletivos “[...] se dirigem não a uma necessidade particular de um indivíduo, mas a uma necessidade social que só pode ser satisfeita coletivamente [...]”. Porém, essa necessidade atravessa dimensões econômicas, políticas e de classe, que estão entrelaçadas por relações de domínio social e reverberam no aproveitamento do tempo e do espaço que as pessoas dispõem.

Na medida em que o Estado une forças para financiar as operações de transporte em favor dos rendimentos das empresas, ele desampara a população, que não usufrui de um transporte com frequência, quantidade e qualidade satisfatórios. O desprezo e a desvalorização pelos quais os usuários do transporte público coletivo estão submetidos mostram que eles estão em uma condição de desvantagem, diante do processo de produção do espaço urbano. O que se tem, na verdade, é uma subcidadania, ou seja, uma cidadania que está abaixo da plena realização do direito de usufruir de um serviço adequado, conforme indica a Lei nº 8.987/1995, que trata

sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos¹.

O conceito de subcidadania, desenvolvido por Souza (2018), compreende a noção de desigualdade característica das sociedades periféricas, como é o caso da brasileira. Para o autor, a escravidão, continua nos dias de hoje, sob novas máscaras. A exploração econômica, simbólica e moral de grande parte da população sucumbe a autoconfiança e a capacidade de reação. Dada como “condição natural” das classes mais pobres, a humilhação passa a fazer parte do cotidiano das pessoas (Souza, 2018).

No aspecto da mobilidade urbana, é possível observar o contraste social nas condições de deslocamento. Enquanto alguns podem escolher livremente os seus transportes, grande parte da população urbana depara-se com condições restritivas e ineficientes de mobilidade dentro dos transportes públicos (Santos, 2007; Santini; Albergaria; Santarém, 2021).

Os problemas identificados nas operações do serviço de transporte público coletivo vêm sendo discutidos por muitos pesquisadores nas diferentes cidades e capitais brasileiras. Estudos realizados na área de transportes e gestão das infraestruturas urbanas, com o foco no Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR), destacam a necessidade da prestação de um serviço de transporte coletivo, em condições adequadas ao pleno atendimento aos usuários, tendo em vista a sua essencialidade (Araújo, 2019; Costa, 2020; Oliveira Filho, 2018; Silva, P., 2018). Afinal, trata-se de um direito social constitucionalmente assegurado, que o coloca no mesmo patamar do direito à saúde, à educação, à alimentação e à moradia (Brasil, 2015b)².

Ao avaliar o desempenho dos operadores do STPP/RMR, com base nos atributos formadores do conceito de qualidade – confiabilidade, segurança, adequabilidade e relacionamento com o cliente – Costa (2020) chega à conclusão de que, na prática, a norma de avaliação do desempenho do STPP/RMR (CTM/Grande Recife, 2013a) é pouco eficaz em produzir efeitos para a melhoria da prestação desejada, a fim de atender aos requisitos do serviço adequado.

Observamos que mesmo apontando caminhos considerados remediáveis para a melhoria do serviço, como o aumento da frota, o menor tempo entre os intervalos de circulação e o subsídio tarifário, a mudança da realidade vivenciada

¹ “Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (Brasil, 1995, art. 6º, § 1º).

² A inserção do transporte enquanto direito social se deu em virtude da criação da Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

está, cada vez mais, distante. Diante de tudo isso, persiste a questão sobre o porquê de não avançarmos na melhoria da prestação do serviço de transporte público no Brasil e, no nosso caso, na RMR.

É nessa perspectiva do conflito social sobre o espaço urbano que buscaremos desenvolver, nesta tese, uma narrativa sobre as condições de mobilidade dos usuários do transporte público coletivo na Região Metropolitana do Recife, objetivando discutir a noção de subcidadania no transporte público coletivo com o foco nas experiências de mobilidade dos usuários. Partimos da premissa de que os instrumentos de gestão e de planejamento do sistema de transporte de passageiros não são eficazes porque eles estão ancorados nos interesses da classe proprietária dos bens de produção, nesse caso, os proprietários das operadoras de transportes.

Hipótese

Reguladas pelo Estado, as operações de funcionamento do transporte público coletivo são realizadas pelo setor privado e este, por conseguinte, arrecada o pagamento das tarifas feito pelos usuários. Nessa relação, os usuários avaliam o serviço como ruim e precário. A hipótese de pesquisa é de que o serviço de transporte público coletivo da Região Metropolitana do Recife tem validado a dominação social simbólica, ao constituir-se como um instrumento que legitima e institucionaliza a subcidadania.

Justificativa

Uma das categorias de análise nos estudos sociais que nos chama atenção – e que é essencial neste trabalho – é a dimensão simbólica do conflito social. É nessa perspectiva que a pesquisa se empenha em avançar na discussão, por um lado, sobre as desigualdades sociais e, por outro lado, sobre a questão da cidadania, no âmbito do transporte metropolitano (Maricato, 2003; Santos, 1991; Santos, 2006).

Baseado nas contribuições de Bourdieu (1983) sobre a noção de *habitus*³, Souza (2018) busca explicar a permanência da exclusão social na sociedade brasileira,

³ “O *habitus* seria um sistema de estruturas cognitivas e motivadoras [...] que pré-molda possibilidades e impossibilidades, oportunidades e proibições, liberdades e limites, de acordo com as condições objetivas” (Bourdieu, 1990 *apud* Souza, 2018, p. 70-71).

sob o viés de classe. De acordo com o autor, “é apenas a legitimação simbólica da desigualdade que a torna aceitável e possível de se reproduzir no tempo” (Souza, 2018, p. 43). Um dos conceitos de classificação social denominado pelo autor é a condição de subcidadania como produto da disputa de classes, sendo uma característica das sociedades periféricas. Deste modo, ser ou não ser cidadão perpassa fatores de valorização de capacidade e o reconhecimento social é cotidiano e institucional.

As vivências de insatisfação do serviço de ônibus experienciadas cotidianamente, tais como o longo tempo dispendido durante as viagens, a superlotação e a insegurança nos trajetos, imprimem a sensação de estar sempre em desvantagem no tempo e no espaço. Este sentimento não é um caso isolado, ele corrobora a experiência de tantas outras pessoas.

Neste trabalho, buscamos utilizar a expressão “transporte público coletivo” para se referir aos serviços de transportes de passageiros por ônibus e trem, no âmbito intermunicipal. Esse termo está presente na Lei nº 12.587/2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana e, dentre outros aspectos, classifica os diversos tipos de transportes (Brasil, 2012).

No Brasil, ter direito ao transporte que atenda às necessidades de locomoção, sempre está relacionado com o poder aquisitivo, condição que determina ou não a sua efetivação. Utilizar meios de transporte nos quais os passageiros viajam aglomerados e gastam, significativamente, muito tempo do dia para realizar um deslocamento, seja no tempo de espera, na baldeação e/ou durante a viagem, é colocado como responsabilidade exclusiva do usuário, reforçando o discurso de que cabe ao indivíduo organizar melhor os seus horários para cumprir seus compromissos cotidianos.

De acordo com Souza (2009, p. 312), “é a falta de reconhecimento de sua cidadania que está implícita no tratamento desigual recebido pelas pessoas de outras classes”. As formas de dominação social ditam quem pode ou não consumir e experienciar melhor a cidade. Segundo Coraggio (2000, p. 114), a consolidação dessa estrutura social desigual é legitimada: “o que antes era marginal, hoje é exclusão estrutural e em massa de um setor muito importante da sociedade, anulando, de fato, a efetividade da cidadania”.

Esta pesquisa começou a ser constituída durante o período pandêmico de COVID-19, iniciado no Brasil em março de 2020. A fotografia que abre esta seção introdutória da tese foi tirada no dia 13 de março, um dia antes da publicação do

decreto estadual que estabeleceu medidas temporárias para o enfrentamento da COVID-19 (Pernambuco, 2020). Naquela época, muito se discutiu sobre as medidas de contenção da propagação da referida doença, altamente contagiosa e potencialmente letal, visto que não se tinha, de início, um tratamento eficaz, destacando a necessidade de isolamento e de distanciamento social.

Dentre as medidas adotadas para controlar a disseminação da doença no transporte público coletivo, o STPP/RMR implantou lavatórios de mãos nos Terminais Integrados, visando incentivar a higienização pessoal dos usuários. Além disso, determinou o uso obrigatório de máscaras, fixando informes nos locais de embarque com a seguinte mensagem: “Para conter o avanço do novo coronavírus os ônibus só sairão do TI com passageiros sentados e com máscaras” (CTM/Grande Recife, 2020). Porém, a realidade dentro do transporte público coletivo era bastante crítica, principalmente, porque não se tinha distanciamento social dentro dos veículos. Registramos muitos ônibus circulando superlotados, contribuindo com o aumento do risco de contágio da doença, ainda que os usuários estivessem usando máscaras de proteção e estivessem com as mãos higienizadas.

O Plano de Contingência da COVID-19, adotado pelo Consórcio de Transporte Metropolitano Grande Recife, estava previsto para operar entre os meses de março a setembro de 2020, e suspendeu 47 das 400 linhas de ônibus em operação no STPP/RMR, além disso, tirou de circulação os Ônibus de Transporte Rápido (BRT). Passado esse período de 2020, as operações das linhas de ônibus e do BRT não voltaram à normalidade e as estações elevadas sofreram degradações que impossibilitaram de serem utilizadas.

O aumento de casos graves e internamentos, durante a primeira quinzena do mês de janeiro de 2021, procedendo o período de flexibilidade das medidas de isolamento, durante as festividades de final de ano de 2020, fez com que o governo de Pernambuco adotasse normas mais rigorosas para conter o risco de contaminação e reduzir o número de casos⁴. O comunicado foi veiculado pelas mídias televisivas e jornais locais, mas, o que ganhou destaque foi o direcionamento dado às formas de controle em alguns espaços e em outros não.

O distanciamento social dentro dos ônibus não foi prioridade como foi o distanciamento nas áreas de lazer, nas praias, nos bares e nos restaurantes. Isso

⁴ No acumulado entre os dias 01 e 15 de janeiro de 2021, foram registrados 800 casos de Síndrome Respiratória Aguda Grave (SRAG), representando um aumento de 20% com relação ao acumulado dos 15 dias anteriores (Pernambuco, 2021a).

constatou que os lugares de proteção e de cuidado com a saúde das pessoas são espaços privilegiados, ou seja, atravessa a perspectiva de classe social. Foi o caso do pronunciamento dado à imprensa por um dos representantes da gestão estadual, que negou o risco iminente de contágio nos ônibus, afirmando que as pessoas passam pouco tempo dentro dos ônibus.

No discurso de negação do contágio do coronavírus dentro do transporte público coletivo, o Estado assume uma posição de classe social privilegiada que confirma a reprodução do estado de desigualdades sociais presente na nossa sociedade. Na ocasião, falava-se de regras para evitar a aglomeração social nas praias, bares, restaurantes e outros equipamentos de entretenimento, mas, não mencionava o transporte público coletivo, transporte utilizado por milhares de trabalhadores que se deslocavam para os seus postos de trabalho nos setores de serviços turísticos e de lazer referidos nas regras de restrição.

O incômodo que atinge as classes excluídas pode ou não direcionar as decisões políticas e gerenciais. Em muitos casos, a visibilidade de potenciais melhorias dos transportes coletivos só acontece quando essa realidade toma dimensões midiáticas. As manifestações e as mobilizações dos usuários, protestando o aumento das tarifas, e as paralizações e as greves dos rodoviários, reivindicando melhores condições de trabalho, exemplificam essas tentativas de chamar à atenção para as condições vivenciadas no transporte público coletivo. Porém, a realidade de organização coletiva é sufocada, sobretudo, pelo poder de polícia e, toda essa mobilização sucumbe e perde importância social, devido às formas repressivas de contenção dos conflitos.

O interesse coletivo está sempre sendo regulado por interesses privados dominantes e que assumem caráter institucional. Dessa maneira, a apropriação do aparato estatal pelo mercado reproduz vantagens em benefício do processo de acumulação capitalista. Os autores Silva, Clementino e Almeida (2018) destacam como o poder do mercado necessita e é estritamente amparado pelas estruturas reguladoras. Segundo os autores,

O acesso ao Estado (ou melhor, ao governo e sua burocracia) torna-se vital ao modelo de competição de mercado pela capacidade estatal de intervenção nas políticas públicas – o controle sobre a oferta de serviços públicos, investimentos em obras, etc. [...] A aparência de duas instituições separadas – governo e mercado – é, portanto, ilusória (Silva; Clementino; Almeida, 2018, p. 844).

Com isso, podemos perceber, a partir do trecho citado, que a noção de Estado mediador dos interesses da sociedade e do mercado é justificada na medida

em que os interesses do mercado estão sob ameaça.

Ainda no período de pandemia, destacamos o conflito entre a necessidade de aumentar a frota de ônibus em circulação e distribuir melhor os passageiros, a reivindicação dos rodoviários sobre a dupla função – motorista e cobrador – e o aumento da tarifa de ônibus. Em setembro de 2020, por exemplo, rodoviários protestavam contra a dupla função e a favor do retorno de 100% da frota de ônibus, mas não obtiveram negociação nas suas reivindicações⁵. Por outro lado, em fevereiro de 2021, as tarifas dos bilhetes tiveram um aumento de mais de 8%, com a aprovação imediata do Conselho Superior de Transporte Metropolitano – CSTM⁶ (Pernambuco, 2021b).

Mesmo a sociedade cobrando a necessidade de fiscalização, perante o descumprimento das medidas de proteção sanitárias pelas empresas de ônibus que operavam o serviço de transporte público de passageiros da RMR, na pandemia, as mudanças não beneficiaram os usuários e nem os trabalhadores rodoviários. Na RMR, a superlotação e o longo tempo de espera pelos ônibus e trens são cenários comuns no cotidiano de milhares de pessoas, com ou sem pandemia.

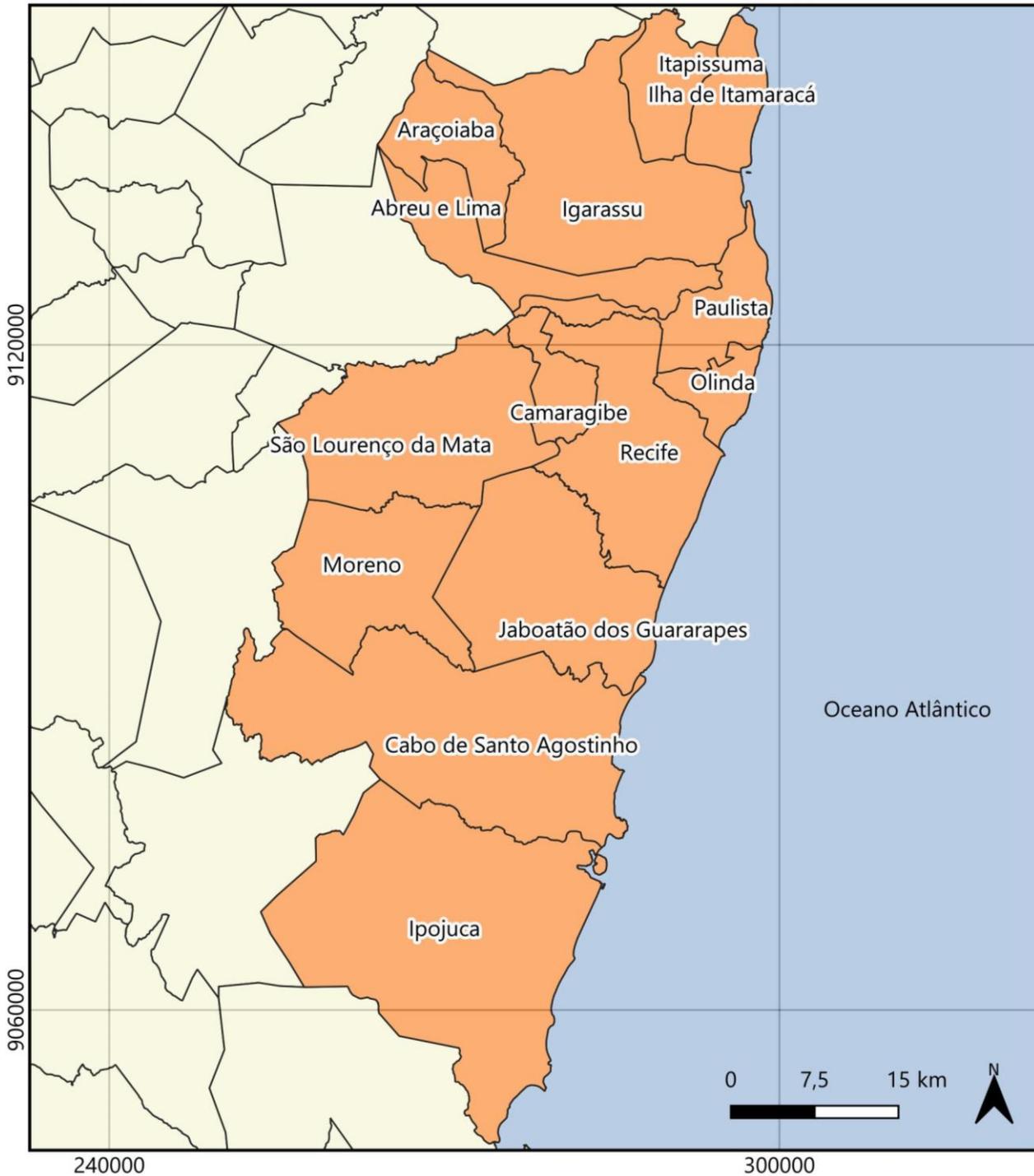
A Região Metropolitana do Recife foi instituída em 1973, pela Lei complementar Nº 14, que criou as primeiras regiões metropolitanas brasileiras (Brasil, 1973). Atualmente, a RMR é composta por quatorze municípios Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata (ver a sua localização no Mapa 1). Segundo o IBGE (2022), a população desta região é de 3.726.974 de habitantes e, desse total, cerca de 24%⁷ utilizam o STPP/RMR, diariamente (CTM/Grande Recife, 2024b).

⁵ Jornal Diário de Pernambuco. Caderno Vida Urbana. Recife, 21 de setembro de 2020. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2020/09/rodoviarios-protestam-no-centro-do-recife-devido-a-dupla-funcao-e-reiv.html>. Acesso em: 22 jan. 2024.

⁶ O CSTM aprovou, no dia 05 de fevereiro de 2021, o aumento no preço do bilhete de passagem que começou a vigorar dois dias depois da decisão. O aumento foi de 8,7% no anel A (R\$ 3,45 para R\$ 3,75), 8,5% no anel B (R\$ 4,70 para R\$ 5,10) e 8,9% no anel G (R\$ 2,25 para R\$ 2,45) (Pernambuco, 2021b).

⁷ Cálculo de média gerado a partir da planilha de recomposição tarifária de 2024, disponibilizada pelo Grande Recife, que indica um total de 316.351.387 de passageiros transportados, por ano (CTM/Grande Recife, 2024b).

Mapa 1 - A Região Metropolitana do Recife



Fonte: elaborado a partir de dados do IBGE, 2022.

Desse modo, esta tese lança das seguintes questões de pesquisa: por que as pessoas são transportadas de maneira aglomerada dentro dos ônibus, trens ou metrô, inclusive sob o risco de contaminação e de ameaça à saúde? De que modo a dinâmica dos serviços de transportes públicos contribui para manter as desigualdades socioespaciais?

Com o objetivo de avançar no debate sobre produção desigual do espaço e mobilidade urbana, buscar-se-á refletir sobre o seguinte problema de pesquisa: **como a subcidadania está representada no serviço de transporte público coletivo?**

O objeto de estudo empírico desta pesquisa consiste na percepção dos usuários sobre os serviços de ônibus e de trem da Região Metropolitana do Recife, a partir da descrição dos seus trajetos, que evidenciam e refletem às suas trajetórias de vida. A partir da análise das falas dos voluntários da pesquisa, construímos os elementos de discussão, ancorados em uma abordagem dialética que discute o papel do Estado, do mercado e da sociedade na prestação do serviço de transporte público coletivo.

Abordar a mobilidade urbana a partir de um recorte social é desvelar outras faces construídas pela lógica da produção do espaço, além de reconhecê-la como um dos componentes que necessitam ser contemplados, com urgência, no planejamento e na gestão das cidades.

Estrutura da tese e objetivos específicos

A tese está dividida em quatro capítulos, além desta introdução e das considerações finais. Cada capítulo busca responder a um objetivo específico, mas em diálogo com o objetivo geral que é discutir a noção de subcidadania no transporte público coletivo com o foco nas experiências de mobilidade dos usuários. O Quadro 1 resume a estrutura da tese.

Quadro 1 - Resumo da tese

Capítulos		Objetivos específicos
1	A SUBCIDADANIA NA PERSPECTIVA DO TRANSPORTE: caracterizando o problema de pesquisa	Discutir a noção de subcidadania na perspectiva do transporte público coletivo, a partir da teoria crítica sobre produção capitalista do espaço, segregação e desigualdade socioespaciais.
2	DA CIDADE REGIONAL À METRÓPOLE ESTRATÉGICA: planejamento e gestão do transporte público na RMR	Analisar os planos e os modelos de organização do espaço metropolitano do Recife, com ênfase nos aspectos de gestão e de planejamento do transporte público coletivo, entre 1970 e 2023.

3	A MOBILIDADE DOS USUÁRIOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE: percursos metodológicos	Relacionar os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana com os atributos de qualidade mencionados pelos usuários do STPP/RMR.
4	O CONTROLE DA MOBILIDADE: aspectos da dominação social no transporte público coletivo	Apresentar indicadores que validam a dominação social no transporte público coletivo.

Fonte: elaboração própria, 2024.

O capítulo 1 versa sobre a revisão bibliográfica, delimitada pela problemática de pesquisa. O objetivo deste capítulo é discutir a noção de subcidadania na perspectiva do transporte público coletivo, a partir da teoria crítica sobre produção capitalista do espaço, segregação e desigualdade socioespaciais.

A pesquisa documental está no capítulo 2, cujo objetivo é analisar os planos e os modelos de organização do espaço metropolitano do Recife, com ênfase nos aspectos de gestão e de planejamento do transporte público coletivo, entre 1970 e 2023, período que remete à institucionalização da Região Metropolitana do Recife e a data de conclusão desta pesquisa.

O capítulo 3 compreende a pesquisa empírica sobre a percepção dos usuários do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR. O foco deste capítulo é relacionar os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana com os atributos de qualidade mencionados pelos usuários do STPP/RMR, elencando-os em itens.

Por fim, o capítulo 4 descreve os resultados da pesquisa etnográfica, com imersão co-presente, nos equipamentos que integram o STPP/RMR. O objetivo deste capítulo é apresentar indicadores que validam a dominação social simbólica no transporte público coletivo, baseando-se no estudo de caso. Além de propor a aplicação do Sistema de Mobilidade Urbana integrado à diversidade dos meios de transportes, na perspectiva de pensar a mobilidade urbana como uma política pública que vise o interesse coletivo e a universalização das suas formas de acesso, buscando a transformação social e a cidadania.



Figura 2
**Terminal Integrado da PE-15
(Milton de Oliveira Santos)**

Fonte: Marília Silva. Olinda, 24 de maio de 2023.

A SUBCIDADANIA NA PERSPECTIVA DO TRANSPORTE:

caracterizando o problema de pesquisa

A discussão da cidade como espaço segregador e excludente atravessa múltiplas dimensões: social, espacial, racial, de gênero, econômica e cultural. Na análise sobre a distribuição desigual dos equipamentos sociais, Jean Lojkin (1981) destaca que os interesses urbanos de classe estão baseados em três tipos de segregação: habitacional, de equipamentos coletivos e de transportes. A nossa análise trabalha na perspectiva dos transportes, mas considera que os outros tipos de segregação mencionados estão, estritamente, relacionados.

De acordo com Silva e Rodrigues (2018), a dinâmica de segregação é parte constituinte da lógica de produção capitalista do espaço urbano. No contexto brasileiro, e particularmente na metrópole liberal e periférica, “fez parte do nosso modelo de conexão, entre a ordem urbana e o padrão de desenvolvimento, ter uma forma de organização do território onde a segregação é uma política” (Ribeiro, 2020, 1h 43 min 44 s). Do mesmo modo, a oferta de serviços e de equipamentos urbanos constitui uma realidade de segregação que é histórica.

O estigma social que recai sobre os serviços públicos, sobretudo, de saúde e de educação se estende para tantos outros, sendo denominados como próprios para a “ralé”. Em uma sociedade de mercado, o preço cobrado ao usuário é usado como justificativa para determinar a qualidade de um serviço prestado. Essa afirmativa remete a distinção de classe e nega a ideia de igualdade entre os indivíduos, fundamental à cidadania (Santos, 2007).

O transporte é uma questão social diretamente ligada ao planejamento urbano (Planka.nu, 2020). Portanto, a discussão sobre a qualidade dos serviços de transporte coletivo é necessária e urgente para o desenvolvimento das cidades, sobretudo, porque as condições de mobilidade afetam o cotidiano das pessoas.

Este capítulo visa discutir a noção de subcidadania, com ênfase no transporte público coletivo. Para isso, a revisão bibliográfica sobre produção capitalista do espaço, segregação e desigualdade socioespaciais ajudará na compreensão da abordagem crítica sobre o papel do Estado, do mercado e da sociedade na provisão dos serviços de transporte público coletivo.

1.1 O transporte na produção do espaço

O ato de circular está ligado ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas, consideradas necessárias à vida em comum. De acordo com Ascher (2010), os modos de transporte tiveram, e ainda mantêm, uma estreita relação com a cidade e a sociedade. Para o autor, o desenvolvimento dos meios de transportes contribuiu com o crescimento das cidades.

O crescimento das cidades esteve correlacionado, ao longo da história, com o desenvolvimento dos meios de transporte e armazenamento dos bens necessários para abastecer populações crescentes em qualquer estação do ano. Também esteve vinculado às técnicas de transporte e estocagem das informações necessárias à organização do trabalho e das trocas [...] O tamanho das cidades dependeu dos meios de transporte e “armazenagem” das pessoas, de gestão urbana dos fluxos e do abastecimento [...] A história das cidades foi assim marcada pela história das técnicas de transporte e estocagem de bens (b), de informações (i) e de pessoas (p). Este sistema de mobilidade, que ora denominamos “sistema bip”, constitui o núcleo das dinâmicas urbanas desde a escrita até a internet (Ascher, 2010, p. 19-20).

Segundo a lógica do sistema de mobilidade de bens (b), de informações (i) e de pessoas (p), denominado por Ascher (2010) de “sistema bip”, a circulação assumiu um papel estratégico nas cidades, modelando e estabelecendo conexões para sua (re)produção e funcionamento, estendendo até os dias atuais.

A crescente demanda por transporte, no final do século XIX e início do século XX, se deu em decorrência das alterações ocorridas na relação entre a forma de organização do trabalho (taylorismo) e no modo de fabricação de bens (fordismo) (Abramo, 1995). No contexto norte-americano, a produção de bens duráveis, notadamente no caso da moradia e do automóvel, ocupou um lugar central no processo de ampliação das relações de consumo e na forma de funcionamento e de regulação das cidades.

[...] A moradia social média como o lugar por excelência do consumo individual; e o automóvel, o meio de transporte individual compatível com a separação entre o lugar da moradia e o de trabalho (Aglietta, 1976, p.136 *apud* Abramo, 1995, p. 522).

O transporte coletivo, que tinha a função de levar a massa operária para seus locais de trabalho e devolvê-la à moradia, ao final da jornada diária, assistiu à demanda de crescimento do transporte individual motorizado, na medida em que o modelo de dispersão urbana se tornava mais frequente. É o que explica Abramo (1995), ao descrever a tendência do novo regime de acumulação no modo de funcionamento das cidades.

A redefinição do antigo padrão de provisão habitacional [gerado via cidade

operária ou proximidade da moradia com a unidade fabril] colocava um problema novo em relação à forma de funcionamento das cidades industriais: como resolver o problema da distância entre o lugar de trabalho e o de moradia? A resposta a esse problema prático do cotidiano da vida do trabalho conduziu a uma modificação importante na forma de funcionamento da cidade, pois o desenvolvimento de um sistema de transporte, sobretudo coletivo, nas primeiras décadas do século XX, e, em seguida, individual, redefiniria o modo de funcionamento urbano e o modo de vida dos assalariados (Abramo, 1995, p. 519).

Apoiadas pelo discurso do crescimento econômico e do progresso, a invenção e a produção em massa dos novos meios de transporte abriram estradas para a circulação do capital. Segundo Harvey (2005), o ato de fazer circular as coisas e as pessoas é inerente ao próprio processo de produção do capital. Isso porque, considerando-se a dimensão econômica do espaço, a indústria do transporte, que vende mudança de localização, é diretamente produtora de valor.

Na contemporaneidade, o uso intensivo do transporte motorizado particular que, em algum tempo, apresentou-se como solução para questões de deslocamento de alguns trabalhadores, tornou-se um problema urbano de grandes proporções, gerando custos sociais e efeitos negativos no bem-estar das pessoas, principalmente, em questões relacionadas com a saúde e as mudanças climáticas (Saldiva, 2018).

Na escala metropolitana, a necessidade de deslocar-se para as áreas centrais gera uma maior demanda por transportes e, ao mesmo tempo, estabelece uma relação de dependência das áreas periféricas, com relação às áreas centrais (Velo, 2015), reforçando o que Lefebvre (2006) destacou ao falar sobre produção do espaço. Ou seja, segundo o autor, aquele que possui um espaço na cidade não possui apenas uma unidade habitável, mas adquire uma distância que conecta seu espaço a outras localidades.

Em estudo realizado nas cidades brasileiras, Pero e Stefanelli (2015) verificaram um aumento no tempo de deslocamento das pessoas, a partir do início da primeira década do século XXI. Este aumento se deu, substancialmente, nas cidades que fazem parte de regiões metropolitanas, com destaque para o Recife que obteve a terceira maior taxa no tempo médio de deslocamento.

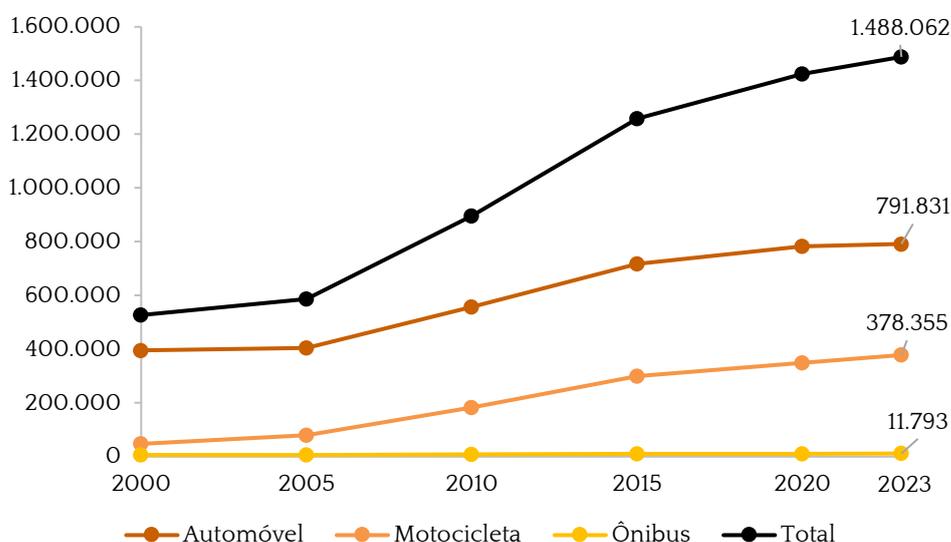
Verifica-se um aumento do tempo médio de deslocamento de casa ao trabalho nas regiões metropolitanas brasileiras entre 1992 e 2013. Esse aumento, no entanto, não foi contínuo, tendo ocorrido a partir de 2003, caracterizando uma questão particularmente importante para as metrópoles no terceiro milênio. [...] as maiores taxas de crescimento ocorreram nas metrópoles de Belém do Pará, Salvador e Recife (Pero; Stefanelli, 2015, p. 369).

Outro fator que também contribuiu para esse crescimento foi o aumento exponencial da frota de veículos. Entre os anos 2000 e 2010, a Região Metropolitana

do Recife registrou um aumento de 41% no número de automóveis e, durante esse período, o percentual de motocicletas quase triplicou, ultrapassando 280% (BDE, 2000; DENATRAN, 2010). Durante essa década, o ganho promovido pelos governos populares, no que concerne ao aumento do poder aquisitivo e ao acesso ao crédito, impulsionaram a economia das cidades no Brasil, inserindo-as no circuito econômico da escala global até 2015, quando o país atravessou diversas crises em sua política interna, afetando o seu quadro econômico.

Entre os anos de 2010 e 2023, em Pernambuco, o número de automóveis cresceu 42% e o de motocicletas 106% (DENATRAN, 2010; 2022). Observa-se na série histórica, representada pelo gráfico 1, que mesmo com o cenário de crise política, o número de veículos foi crescente, na RMR. Comparando os tipos de veículos, por percentual, em 2023, o número de automóveis representou 53% (791.831 unidades) do total de veículos, o de motocicletas 25% (378.355 unidades) e o de ônibus 0,8% (11.793 unidades).

Gráfico 1 – Frota de veículos na RMR (2000-2023)



Fonte: BDE, 2000; 2020; 2024; DENATRAN, 2005; 2010; 2015.

O crescimento no número de veículos automotores de uso particular, ao longo das duas décadas do século XXI, mostra o incentivo dado a esses meios de transporte através do consumo individual das classes. De acordo com Harvey (2004), o capitalismo tem recorrido repetidas vezes à reorganização geográfica, tanto em termos de expansão como de intensificação, como solução parcial para suas crises e seus impasses. Assim, ele constrói e reconstrói uma geografia à sua própria imagem

e semelhança. Constrói uma paisagem geográfica distintiva, um espaço produzido pelos transportes e comunicações, de infraestruturas e de organizações territoriais que facilitam a acumulação do capital em uma dada fase de sua história, apenas para ter de ser desconstruído e reconfigurado, a fim de abrir caminho para uma maior acumulação em um estágio ulterior.

Perante um cenário de crise climática global, a discussão acerca da mudança de paradigma da mobilidade urbana recai na adoção de meios de transportes capazes de reduzir os índices de poluição, em seus diferentes aspectos. O incentivo ao uso dos transportes ativos, como a caminhada, o uso de patins e de patinetes e da bicicleta, assim como do transporte coletivo nos percursos que demandam maiores distâncias, seria uma forma de amenizar os efeitos perversos da cultura que prioriza o carro (Vasconcellos, 2012). Porém, prevalece a valorização da aquisição de automóveis elétricos – estímulo para o uso do transporte individual –, ao invés de investimentos nos transportes de massa.

Ao enfatizar a reprodutibilidade da estrutura urbana, em decorrência da aplicação do capital, Abramo (1995, p. 523) afirma que “a expansão dinâmica da indústria automobilística no processo de suburbanização exige investimentos significativos do Estado, no que concerne à produção de infraestrutura urbana”, cabendo-lhe o importante papel de coordenação das transformações no modo de produção do espaço.

Diante dos serviços de transporte “regulados” pelo Estado, o poderio do mercado se torna crescente, estampando conflitos de classe. Segundo Villaça (2011, p. 61), a dominação por meio do espaço urbano se dá pela “desigual distribuição das vantagens e desvantagens do espaço produzido [...], pela classe dominante, dos tempos gastos nos deslocamentos espaciais dos habitantes da cidade”. O autor citado refere-se à economia espacial de aglomeração. A estrutura social direciona a configuração do espaço onde tempo e distância são elementos interdependentes, sendo que economizar tempo de deslocamento espacial é um privilégio.

A dificuldade de acesso às redes de transportes segrega estratos sociais que já estão colocados como parte inferior na sociedade modernizada. Essa exclusão social termina por assumir um caráter espacial no território. Para Maricato (2003),

A alta densidade de ocupação do solo e a exclusão social representam uma situação inédita. A segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma. À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches,

maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável (Maricato, 2003, p. 152).

Segundo Santos (1990) *apud* Maricato (2003), a imobilidade relativa do morador da periferia e de seu isolamento em guetos devido às dificuldades com o transporte coletivo, que exige um longo tempo e um custo muito alto para realizar seus percursos, fragmenta a metrópole. Assim, a mobilidade espacial está diretamente relacionada à inclusão social, ao mesmo tempo que a sustentabilidade dos sistemas de transporte passa pela equidade de acesso aos diferentes espaços da cidade.

O espaço urbano, em especial, o processo de urbanização brasileiro, levou a uma fragmentação muito grande da população, espalhada de maneira esgarçada e desigual no território. Inicialmente sem condições de servir a todos aqueles que desejam se deslocar, a oferta privada de transporte público buscou os lugares e horários que pudessem lhe garantir alguma espécie de retorno financeiro consistente. Desse modo, a oferta do serviço é “historicamente baixa ou inexistente em bairros periféricos e nos horários noturnos e aos finais de semana, impossibilitando o acesso à cidade para uma significativa parcela da população” (Veloso, 2015, p. 30).

Segundo Villaça (2001), no contexto da acessibilidade, diferentes localizações no espaço urbano apresentam níveis distintos de valorização. A questão depende do grau de acessibilidade a outras zonas importantes, onde tanto a existência de equipamentos e serviços quanto as atividades de produção e de reprodução acontecem com mais intensidade. Esse aspecto também se aplica às áreas que oferecem maior acessibilidade a infraestruturas urbanas, como os próprios sistemas de transportes, que permitem o acesso às zonas mais bem servidas da cidade.

Apesar de considerar a disputa das fronteiras sociais, dentro dos espaços centrais, o presente estudo toma como base a escala metropolitana, na qual as pessoas residentes da rede de municípios que compõem o arranjo metropolitano possuem alto grau de dependência com relação ao núcleo central, sobretudo, no que se refere à oferta de serviços urbanos.

É sobre essa mobilidade intermunicipal que discutiremos a noção de centro e periferia, haja vista que o transporte metropolitano possui um caráter de assistência ao deslocamento da massa trabalhadora oriunda, predominantemente, da periferia,

perante o modelo de cidade dispersa que foi constituído.

1.2 Mobilidade urbana metropolitana e segregação socioespacial

Por longas décadas, a tendência à expansão territorial dos regimes de produção tem estado relacionada com a dinâmica de crescimento das cidades e trouxe com isso novas definições sobre as centralidades urbanas. “Regiões de influência das Cidades” é o termo adotado pelo IBGE para referir-se à conurbação formada por um determinado conjunto de Municípios e Arranjos Populacionais.

Isto se deve ao fato de que a unidade funcional ‘Cidade’ pode vir a ser composta não apenas por um, mas por vários Municípios que são indissociáveis como unidade urbana. Trata-se de Municípios conurbados ou que possuem forte movimento pendular para estudo e trabalho, com tamanha integração que justifica considerá-los como um único nó da rede urbana (IBGE, 2020, p. 11).

Ao definir metropolização, Moura, Cardoso e Vaccari (2010) enfatizam a relação de rede e de compartilhamento ampliada ao território. Segundo esses autores, a metropolização consiste em um “processo de integração de território a partir de uma cidade-núcleo, configurando um território ampliado, em que se compartilha um conjunto de funções de interesse comum” (Moura; Cardoso; Vaccari, 2010, p. 644). Essa integração tende a ampliar os papéis de comando e de poder da cidade-núcleo, tendo em vista a hierarquia estabelecida.

A mobilidade pendular é uma das dimensões do processo de deslocamento da população no território, fazendo-se referência aos percursos entre o domicílio e outra atividade, seja de trabalho, estudo, serviço de saúde, lazer, etc. (Oliveira; Oliveira, 2011). Dessa forma, ratifica a dependência social e econômica da população oriunda dos municípios adjacentes ao núcleo metropolitano.

As características dos movimentos pendulares foram apresentadas nas primeiras pesquisas Origem-Destino, feitas nas metrópoles. Em tais pesquisas, foi possível constatar certo número de municípios periféricos, com grandes contingentes populacionais, em cujo período mais de 60% da força de trabalho se deslocava para outro município. Em São Paulo, no ano de 1977, esse montante chegava a 67% da força de trabalho de alguns municípios e zonas periféricas intramunicipais (Veloso, 2015). Da década de 1970 em diante, registra-se uma crescente tendência desse movimento, sobretudo, pelo contexto de expansão da população urbana. Período que marca a institucionalização das primeiras regiões metropolitanas no Brasil, sendo elas, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife,

Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza (Brasil, 1973).

A necessidade de deslocar-se para as áreas centrais gera uma maior demanda por transportes e, ao mesmo tempo, estabelece uma relação de dependência das zonas periféricas, sobretudo, pelo fator econômico (Veloso, 2015). Ainda nessa perspectiva, a condição daqueles que sofrem com a mobilidade por ônibus e trem aqui analisada, sob o ponto de vista da distância, do tempo e da oferta de equipamentos e serviços urbanos levanta questionamentos sobre a garantia de acesso à vida urbana e ao direito à cidade.

Mesmo considerando o processo de esvaziamento do centro histórico do Recife, esse núcleo metropolitano não deixou de ser um polo atrativo de atividades econômicas, pois concentra os principais equipamentos urbanos geradores de circulação de pessoas, tais como centros comerciais, unidades médicas, educacionais e de serviços diversos que demandam o emprego de trabalhos mais qualificados e também aqueles de baixa qualificação, principalmente, nas áreas de segurança, de limpeza, de cuidado e outros serviços ocupados pelas classes mais pobres.

Considerando o fator facilidade de deslocamento como um indicador do direito à vida urbana, durante o período pandêmico, veio à tona o papel social de grande relevância do transporte público coletivo, principalmente, no que tange à garantia de acesso das classes de renda mais baixa aos seus compromissos de trabalho. Nota-se a interdependência estabelecida entre a mobilidade periférica e o transporte público coletivo, tido como única alternativa viável de deslocamento pendular dessa população que não acessou o mercado de consumo voltado ao transporte individual motorizado.

No Censo de 2010, o IBGE registrou deslocamentos pendulares da ordem de 92,9%, na RMR, e de 7,1% fora da RMR. Dos deslocamentos realizados na RMR, 63,2% foram no sentido periferia-polo, 19,9% no sentido periferia-periferia e 9,8% no sentido polo-periferia (IBGE, 2010 *apud* Pires; Kneib; Ribeiro, 2020). Como pôde ser verificado, os deslocamentos pendulares dentro da RMR representaram o maior percentual e as viagens no sentido periferia-polo corresponderam a maior parcela desses deslocamentos. Os autores referidos acima salientam que esse tipo de fluxo pendular é a marca de uma dependência relacionada com as oportunidades oferecidas pelo núcleo urbano central e chamam atenção, justamente, para a distribuição desigual de equipamentos, de serviços e de oportunidades de trabalho, na extensão dos territórios metropolitanos.

A magnitude dos deslocamentos pendulares com fluxo periferia-polo revela a dependência da mobilidade para o acesso a mercado de trabalho, serviços e atividades de educação, que se distribuem de forma desigual entre municípios de uma mesma região (Pires; Kneib; Ribeiro, 2020, p. 252).

A pesquisa Origem-Destino da RMR, realizada pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira (ICPS), em 2017, identificou que o principal modo de transporte utilizado pelas pessoas para realizarem suas atividades de trabalho e de educação é o ônibus, representando 57,64% da amostragem que foi de 76.276 respostas (Pernambuco, 2018). Próximo desse percentual, ficou o deslocamento a pé (53,80%) que pode estar associado com o complemento das viagens feitas de ônibus, pois o estudo considerou as diversas formas de deslocamentos mencionadas pelos participantes, durante os seus trajetos.

Ainda na Pesquisa OD da RMR (2017), o ônibus apareceu como o principal meio de transporte para o trabalho e o deslocamento a pé o principal meio de transporte para o estudo. Quanto ao recorte de gênero e de renda, a pesquisa identificou que 61,81% das pessoas que se deslocam pelo STPP/RMR são mulheres, com renda de até 3 salários-mínimos, reforçando o papel social do transporte público coletivo. Registrou-se que o tempo médio de deslocamento do usuário de ônibus para o trabalho variou de 30 a 45 minutos. A pesquisa também identificou viagens mais longas, ultrapassando 120 minutos de percursos diários.

Segundo Ferrari (2012), espaços e tempos produtivos são usurpados para uso privado do capital, uma vez que os estoques (neste caso, os estoques de mão-de-obra proletária) estão em trânsito. O Estado é usurpado para incremento da racionalização da acumulação capitalista, supostamente engendrado para o governo de todos os cidadãos e “as cidades, originariamente lugares para morar, são usurpadas e transformadas em espaços de fluxos incessantes de mercadorias” (Ferrari, 2012, p. 109). O tempo usurpado no transporte, reforça a situação de desvantagem entre as classes.

Ao falar da cidade-mercadoria, Vainer (2009, p. 78) problematiza a questão e afirma que a “cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda”. Souza e Bitoun (2015) corroboram esta discussão ao relacionarem transporte e economia urbana. Apesar de existirem modos de deslocamento que contribuem para certa fluidez do trânsito nas cidades, não se verifica uma melhoria voltada para reduzir os efeitos gerados pelo transporte motorizado individual.

Segundo Harvey (2011), a produção urbana está ligada à acumulação do

capital, visto que a expansão do capitalismo atrai movimentos migratórios e consequente aumento populacional. De acordo com o autor, as formas de habitar tornam-se os veículos para a produção e absorção do capital em diferentes localidades, desencadeando um desenvolvimento geográfico desigual.

Em países periféricos, como o Brasil, a desigualdade é naturalizada pela dominação simbólica, na medida em que se incorpora a ideia de que:

Gente e cidadão pleno vão ser apenas aqueles indivíduos e grupos que se identificam com a concepção de ser humano contingente e culturalmente determinada que habita, de forma implícita e invisível, a consciência cotidiana, a hierarquia valorativa subjacente à eficácia institucional de instituições fundamentais como Estado e mercado e que constitui o cerne da dominação simbólica subpolítica que perpassa todas as nossas ações e os nossos comportamentos cotidianos (Souza, 2018, p. 224).

Na abordagem de Souza (2018), os excluídos da categoria de cidadão, ou seja, os desclassificados, são denominados pelo autor de “ralé estrutural” (Souza, 2009). Ele percebe a ralé como uma classe inteira de indivíduos, desprovida das condições sociais, morais e culturais que permitem apropriação de capital. Esse estrato social “não exerce papéis fundamentais para as funções produtivas essenciais, mas consegue sobreviver nos interstícios e nas ocupações marginais da ordem produtiva” (Souza, 2018, p. 155).

Para Fernandes (2008), parte da explicação do arranjo de formação das classes brasileiras se dá pelos aspectos arcaicos e, ao mesmo tempo, modernos que constituem o modo da produção nacional. Segundo o autor, existem características fundamentais do sistema econômico e da ordem econômica sob o capitalismo dependente.

Primeiro: o sistema econômico não se integra da mesma forma que sob o capitalismo avançado, ele coordena e equilibra estruturas em diferentes estágios de evolução econômica. Segundo: a ordem econômica não exprime o ponto de equilíbrio dinâmico de um dado estado de articulação do todo, mas o conjunto de tendências que, no momento correspondente, regulam as situações econômicas em bases propriamente capitalistas” (Fernandes, 2008, p. 59).

Os modos de regulação social são legitimados pelo discurso ideológico de distinção. O território é um espaço social de distinção simbólica e mensurável pelo volume e estrutura de Capital, seja ele econômico, social e/ou cultural (Bourdieu, 1996). Isso significa que diferentes classes sociais produzem e, mais importante, consomem o espaço de maneiras diferenciadas e que as relações de conflito entre grupos sociais com mais opções de acesso e aqueles com menos opções são reproduzidas no espaço urbano.

Cabe chamar a atenção para o fato de que o acesso ao núcleo central urbano-metropolitano se dá de maneira muito desigual. Nas grandes aglomerações urbanas brasileiras, o cenário de crise sanitária evidenciou, ainda mais, essas disparidades. Sendo assim, o direito à cidade e às suas centralidades é objeto de disputas cotidianas, sob o aparato simbólico do conflito de classes, e deixa marcas imensuráveis.

É importante destacar que, no campo dos direitos do cidadão, só a partir de 2015, por meio da Emenda Constitucional nº 90, o transporte foi introduzido na redação do artigo 6º da Constituição Federal (Brasil, 1988). O artigo em questão trata dos direitos sociais, dentre os quais estão a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho e a moradia. Na referida Carta Magna, o transporte estava associado, apenas, no artigo 7º, que trata dos direitos associados aos trabalhadores urbanos e rurais (Brasil, 1988). Devemos considerar que, para além de ser um direito do trabalhador, o transporte é, fundamentalmente, um do direito do cidadão.

Quanto ao transporte coletivo, a sua menção aparece diretamente no artigo 30 da Constituição Federal, que trata das competências dos municípios, conforme traz o inciso V: “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (Brasil, 1988, art. 30, § V). Ao afirmar que o transporte é um serviço de “caráter essencial”, permite-se estabelecer que essa provisão possa ser dada de modo compartilhado entre as esferas pública e privada, via consórcio, e não apenas por provisão estatal. Desse modo, o Estado abre oportunidades de atuação do mercado na operacionalização do serviço, sob o aparato da lei.

A inserção do transporte enquanto direito social se deu em virtude da criação da Lei 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Por ela, o transporte público coletivo é definido como “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (Brasil, 2012, art. 4º, § VI). Isso reforça que o exercício da cidadania é, mais uma vez, regulado pelo poder econômico.

Viver nas cidades requer o exercício da cidadania, peça muito cara, sobretudo, em uma sociedade tão desigual como a brasileira. O acesso ao transporte se dá, de maneira controlada, pelo pagamento da tarifa. Essa condição imposta, na forma da lei, não assegura o princípio da equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, previsto pela política de mobilidade. Segundo Souza

(2018), um aspecto interessante sobre essa cidadania regulada é resultante da:

Vinculação entre cidadania e ocupação profissional, vinculação esta que restringe o acesso aos direitos sociais do cidadão apenas àqueles cujo lugar na produção é reconhecido pelo Estado, excluindo todos aqueles que a lei não reconhece (Souza, 2018, p. 191).

Além do reconhecimento pela condição de trabalho, a cidadania impõe ao indivíduo o lugar de consumidor, diante da exigência de comprovação de endereço fixo para emissão de documentos, para a participação em seleções de emprego e de qualificação, entre outros. A apresentação de um comprovante de residência atualizado, por exemplo, requer o cadastro nos sistemas de pagamento de um produto ou serviço prestado ao cliente. Condição que dificulta o registro de pessoas em situação de vulnerabilidade social.

Segundo Ferrari (2012, p. 107), “a condição de cidadania exclui o pertencimento de classe, afinal não existe classe de cidadãos”. De acordo com Santos (2007, p.19), “cidadania é uma lei da sociedade que, sem distinção, atinge a todos e investe cada qual com a força de se ver respeitado contra a força, em qualquer circunstância”. Ou seja, trata-se de um conjunto de elementos abstratos que tomam corpo na concretização dos direitos civis e políticos.

Em nossa sociedade, ter direito a um transporte de qualidade que atenda às necessidades parece estar relacionado com o poder aquisitivo. A superlotação, desconforto e transtornos durante as viagens é colocado como problema do usuário, que não programou com maior eficiência o seu deslocamento. Não se percebe que tamanha arbitrariedade se dá pela naturalização da desigualdade – com destaque para a desigualdade de classe – e dos seus mecanismos de constante reprodução.

Segundo Souza (2018), tal desigualdade no país é abissal e, sendo cíclica, reflete o tanto da nossa herança escravocrata. A presença ausente dos valores da escravidão lança a sombra de uma existência economicamente marginal e a definição de um padrão de não reconhecimento social sob formas, aparentemente, consensuais de dominação social, no qual Souza (2018) denomina de subcidadania.

Se, por um lado, no início do século XXI, o transporte apareceu como pauta de interesse público e avançou no campo legislativo, após 2015 esse movimento tendeu a cair drasticamente. Sob esse aspecto, a crise política, instaurada em 2016, trouxe consequências que repercutiram no contexto da mobilidade, assim como aconteceu com o cenário provocado pela doença do coronavírus, que chegou ao Brasil em 2020.

Nem clientes, nem cidadãos: os usuários do serviço de ônibus se deparam

com o conflito na sua própria posição de agentes de transformação do meio urbano. Na condição de consumidores, veem-se dependentes de uma lógica de mercado alheia às suas satisfações. No lugar de cidadãos, sentem-se desamparados pelo Estado que subsidia as atividades do mercado. Para alguns, o consumo privado se torna a rota de fuga da condição de invisibilidade, mas, para muitos, essa opção não é possível.

Ao fragmentar as classes pelo viés do consumo, o poder de mobilização por melhorias na qualidade dos equipamentos coletivo é enfraquecido. Segundo Canclini (1997, p. 13),

Homens e mulheres percebem que muitas das perguntas próprias dos cidadãos – a que lugar pertença e que direitos isso me dá, como posso me informar, quem representa meus interesses – recebem sua resposta mais através do consumo privado de bens e dos meios de comunicação de massa do que nas regras abstratas da democracia ou pela participação coletiva em espaços públicos.

O questionamento sobre esse confronto de papéis leva à reflexão sobre o emprego dos termos e sua reprodução no discurso cotidiano. A cidadania não pode ser resumida apenas ao exercício do voto ou ao fato de usar o transporte público gratuito apenas nos dias de eleição – como vem sendo aplicado nos últimos anos –, ela deve ser a concretização da necessidade de se sentir parte da cidade.

1.3 A subcidadania no serviço de transporte público coletivo

As condições de moradia, de saneamento, de transportes e de outros serviços urbanos acompanham as disputas, sobretudo, de poder de classe onde o privilégio precisa ser legitimado, justificado e consentido. Essa reprodução depende de uma forma de violência simbólica perpetrada com a anuência tácita dos excluídos dos privilégios (Souza, 2015). As condições de exclusão e de humilhação, que grande parte da população sofre, nas distintas tarefas cotidianas, intimidam a sua capacidade de reação diante de tal conflito.

Do ponto de vista da explicação macrossociológica do subdesenvolvimento econômico brasileiro, o estudo das classes sociais se torna necessário. De acordo com Weber (1982, p. 212), as “classes não são comunidades”, elas representam uma base social com potencial organizativo. Ao explicar a “situação de classe”, o autor traz o componente econômico como requisito indispensável para definir classe social.

Podemos falar de uma “classe” quando: 1) certo número de pessoas tem em comum um componente causal específico em suas oportunidades de vida, e na medida em que 2) esse componente é representado exclusivamente

pelos interesses econômicos da posse de bens e oportunidades de renda, e 3) é representado sob as condições de mercado de produtos ou mercado de trabalho (Weber, 1982, p. 212).

Segundo Weber (1982), a “situação de classe” determina uma ordem que denomina “possuidores” e “não possuidores” econômicos, revelando um mercado duplamente polarizado, onde o destino social é marcado pelas relações de poder e pelas formas de dominação (Fernandes, 2008). Ao mesmo tempo que essa dominação ocorre de maneira simbólica, ela alcança dimensões físicas, inclusive, no deslocamento diário de estudantes, trabalhadores domésticos, cuidadores e demais ocupações economicamente inferiorizadas, que veem o transporte público coletivo como a única alternativa de acesso ao alcance das suas oportunidades individuais, diante do competitivo mercado de trabalho.

Alguns autores discutem a relação de segregação socioespacial, sob o viés do transporte público coletivo, e destacam o papel do Estado neste processo. De acordo com Villaça (2001), o Estado constrói sistemas de transporte que priorizam o padrão de mobilidade das classes com maior poder aquisitivo, aumentando as diferenças entre as classes sociais, na medida em que melhora a acessibilidade e mobilidade de alguns em detrimento da maioria. Um exemplo disso são os investimentos em obras rodoviaristas e incentivos à produção automobilística, de um lado, e o sucateamento do transporte por ônibus e sob trilhos, do outro lado.

A interpretação do papel do Estado no modo de funcionamento das cidades vem de uma concepção histórica vinculada ao processo de formação e organização das sociedades. A teoria marxista considera o Estado como

“Uma forma independente”, que surge da “contradição entre o interesse do indivíduo e o da comunidade”. Essa contradição “sempre se baseia” na estrutura social e, em particular, “nas classes, já determinadas pela divisão do trabalho [...] e pela qual uma classe domina todas as outras” (Harvey, 2005, p. 79).

Segundo essa teoria, a estrita relação da divisão de classes é estampada e delimitada pela lógica da produção capitalista. Através disso, as classes sociais criam instrumentos de poder que agem na dominação social e à serviço de interesses de classes específicas, ainda que com discursos de interesse coletivo. A questão de viabilizar a mobilidade dos trabalhadores, por meio do transporte coletivo, é um exemplo disso. O provimento de uma necessidade coletiva de mobilidade pelo Estado está à serviço de interesses particulares, na medida em que este facilita mecanismos de acumulação capitalista, garante o direito da propriedade privada dos meios de produção e da força de trabalho e favorece facilidades monetárias aos

operadores das empresas de transportes.

De acordo com Harvey (2005), o Estado precisa mediar certas questões para possibilitar a circulação de mais capital, visto que determinados interesses privados isolados não dispõem de mecanismos para realizá-los de forma independente. Nesse caso,

O Estado também deve desempenhar um papel importante no provimento de "bens públicos" e infraestruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro (Harvey, 2005, p. 85).

Desse modo, o Estado se apresenta como mediador nas relações de produção capitalista, o que descarta a característica de neutralidade, mascarada por interesses privados de regulação e dominação social, uma vez que não se trata de um objeto, mas de um conjunto de representações institucionais calcadas em interesses privados. Para Bresser-Pereira (1995, p. 96-97), é no Estado que se "estabelecem as relações legais e a organização política fundamental da sociedade, e que este dá garantia à propriedade privada e ao funcionamento do capitalismo". Ou seja, o mercado encontra no Estado os instrumentos legais para o seu próprio favorecimento.

Ainda segundo Bresser-Pereira (2010, p. 9), o Estado continua a desempenhar o "papel de coordenador geral do sistema social, mas agora, no quadro do Estado-nação, o mercado passa a ter um papel auxiliar importante na coordenação econômica ou na alocação de fatores de produção". Nessa relação, o Estado permite que o mercado realize as suas atividades econômicas e de produção galgadas nas atribuições antes exercidas pelo Estado. Para Harvey (2008), a redução do papel do Estado perante os serviços sociais, ou seja, a falta de investimentos, contribui para o empobrecimento da população e para a reprodução das desigualdades. Segundo o autor,

À medida que o Estado reduz os recursos dedicados ao bem-estar social e reduz o seu papel em áreas como a assistência à saúde, o ensino público e a assistência social, que um dia foram tão fundamentais para o liberalismo embutido, o Estado vai deixando segmentos sempre crescentes da população expostos ao empobrecimento (Harvey, 2008, p. 86).

A redução de recursos destinados ao transporte público coletivo repercute na falta de manutenção das instalações e dos equipamentos da rede de transportes, na precarização da frota de veículos e na desvalorização dos trabalhadores que operam o serviço. Tudo isso compromete na qualidade de fornecimento do serviço aos usuários, principalmente por ser uma atividade indispensável e, em muitos casos,

a única alternativa de deslocamento e de acesso às oportunidades de trabalho de milhares pessoas.

De acordo com o CTM/Grande Recife (2024b), o número de passageiros transportados no ano de 2023 foi de 316.351.387. Esse número mostra que, a cada mês, são mais de 878 mil passageiros transportados pelas linhas de ônibus do STPP/RMR, nos dias úteis. Um valor bastante expressivo e que representa 24% do total da população residente na RMR (IBGE, 2022).

A demanda por viagens cotidianas, no contexto metropolitano, mostra a interdependência do deslocamento das pessoas com o transporte motorizado, uma vez que a realização de atividades diversas geram deslocamentos pendulares para além do entorno.

Na dinâmica das cidades contemporâneas, o movimento de pessoas tornou-se mais uma exigência social, criada pela metropolização do espaço, diante das imposições do mercado de trabalho e em função do próprio mercado precarizado de habitação (Barbosa, 2016). Nas regiões metropolitanas, os problemas relacionados à mobilidade exercem influência direta na vida cotidiana da população e reforçam a condição de desigualdade que é fruto desse modelo de presença-ausência do Estado.

Ao referir-se às regiões metropolitanas no Brasil, Santos (2008) fala que o planejamento estabelecido nessas regiões não atende à problemática geral da área. Essa lógica de seletividade também se aplica ao transporte metropolitano, que convive com grandes problemas, com implicações mais graves para os moradores de áreas distantes das áreas centrais que, em geral, não dispõem de alternativas de transportes de qualidade. Para o autor,

As Metrôpoles nos países subdesenvolvidos surgem como espaços derivados. Quanto mais os países se modernizam e crescem, mais as grandes cidades associam lógicas externas e lógicas internas subordinadas. São cidades críticas desde o seu nascimento, sobretudo porque se tornam cidades sem cidadãos (Santos, 1991).

Ao falar que as cidades, nos países subdesenvolvidos, são espaços sem cidadãos, Santos (1991) enfatiza um ponto crucial na nossa discussão que é a condição de ser e de fazer parte da cidade. A lógica de produção do espaço, que seleciona os favorecidos das benesses que a cidade pode oferecer, contribui com as disparidades sociais. Desse modo, a cidadania passa a ter raça, gênero e classe social definidos, corroborando a abordagem sobre subcidadania de Souza (2018), que remete ao próprio processo de constituição da sociedade brasileira, sob o modelo do regime escravocrata.

Para Castells (2013) *apud* Cadaval (2014), a mobilidade é um direito universal e a imobilidade estrutural das pessoas, nas metrópoles brasileiras, seria resultado do modelo caótico de crescimento urbano produzido pela especulação imobiliária e pela gestão municipal partidária, além do transporte ser posto a serviço da indústria do automóvel. Esse modelo não é especificidade apenas do nosso contexto nacional, mas uma consequência da expansão capitalista a nível mundial.

No modelo de cidade corporativa, no qual a aliança entre Estado e mercado prevalece, citando Santos (2007), a mobilidade urbana é um “direito ou um prêmio?” Segundo o autor, nas sociedades de mercado, o direito é transformado em privilégio e destinado àqueles que dispõem de maiores recursos econômicos.

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é, afinal, um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma benesse ocasional? (Santos, 2007, p. 63).

Diferente do que é desejável, o serviço de transporte público no Brasil não é gratuito, mas, nem mesmo o pagamento feito pelo usuário é capaz de aferir um serviço que atenda às suas necessidades com qualidade e dignidade. A manutenção do *status quo*, há tantos anos, levanta questionamentos sobre a condição de exclusão e de desigualdade que atravessa a nossa sociedade.

Como a subcidadania está representada no serviço de transporte público coletivo? Esta pergunta de pesquisa busca responder, na perspectiva de classe, o porquê do transporte por ônibus e trem ser ruim, oneroso e precário, mesmo sendo utilizado pela maior parcela da população. Se os transportes coletivos surgiram devido à demanda da sociedade industrial para ligar os seus deslocamentos entre a moradia e o trabalho, a sua utilização, nos dias atuais, é mais que necessária para a população urbana, ela é vital para a sobrevivência das classes mais inferiorizadas.

A análise sobre a percepção dos usuários do serviço de transporte público coletivo na Região Metropolitana do Recife é o nosso objeto empírico de pesquisa. Partimos da hipótese de que a subcidadania está fortemente relacionada a três características desse tipo de transporte. Primeiro, ao controle na oferta de veículos, repercutindo no tempo de trajeto dos usuários. Segundo, às formas de cobrança das tarifas, sem melhorar a qualidade do serviço. Terceiro, ao percurso realizado, limitando as opções de trajetos.

Essas três características remetem às fontes de poder social tratadas por

Harvey (1992). Elas estão associadas ao controle do tempo, do dinheiro e do espaço. Para o autor,

[...] A hegemonia ideológica e política de toda sociedade depende da capacidade de controlar o contexto material da experiência pessoal e social. Por essa razão, as materializações e significados atribuídos ao dinheiro, ao tempo e ao espaço têm uma grande importância no tocante à manutenção do poder político (Harvey, 1992, p. 207).

A materialização do controle social pelo tempo, pelo dinheiro e pelo espaço abrange as esferas política, de classe, de raça e de gênero, e demonstram como esses conflitos geram exclusão e desigualdades sociais. Com o transporte público coletivo, esse controle se dá através da própria estrutura de regulamentação das atividades de operação, a exemplo da oferta do número de viagens, da distribuição dos horários das linhas e da vigilância para impedir a fuga da arrecadação tarifária.

Nessa perspectiva, buscaremos enfatizar, nos próximos capítulos, como essas formas de dominação estão postas nos serviços de transportes por ônibus e trem. Antes disso, apresentaremos, no capítulo 2, a análise sobre os planos e os modelos de organização do espaço que contribuíram para a formação do Recife metropolitano e, conseqüentemente, ordenaram o planejamento do transporte público coletivo na Região Metropolitana do Recife.

Este capítulo apresentou a discussão teórica sobre a subcidadania e o papel do transporte, sob a lógica da produção capitalista do espaço. Este levantamento teórico subsidiou a formulação do problema de pesquisa. A discussão apresentada permitiu apontar que as disparidades sociais, com foco na mobilidade urbana, revelam o controle da estrutura social existente através das estruturas de Estado e de mercado. O fato é que a segregação socioespacial, fomentada pelo sistema de transporte público de passageiros, reproduz o consenso de dominação social não percebido pela consciência cotidiana, resultado de uma violência física e simbólica, incorporada nas classes sociais.



TI IGARASSU INTEGRAÇÃO TEMPORAL DE LINHA

A PARTIR DE **13/08/22**

**1964 TI IGARASSU /
TI MACAXEIRA**

EMBARQUE EXCLUSIVO COM CARTÃO VEM

ACESSO PELA PORTA DIANTEIRA
ATÉ 02 HORAS PARA O REEMBARQUE NO MESMO SENTIDO

DESDE	LINHAS QUE JÁ FAZEM INTEGRAÇÃO TEMPORAL - TI IGARASSU
01/06/2022	1905 TI ABREU E LIMA / TI IGARASSU 1903 ARAÇÓIABA / TI IGARASSU
30/07/2022	1918 TI IGARASSU (Circular) 1963 TI PE-15 / TI IGARASSU (Sítio Histórico)
06/08/2022	1968 ILHA DE ITAMARACÁ / TI IGARASSU 1969 ITAPSSUMA / TI IGARASSU

MAIS INFORMAÇÕES: www.granderecife.pe.gov.br
Central de Atendimento ao Cliente: 0800 021 9158 | WhatsApp: 99448 3099

GRANDE RECIFE

PERNAMBUCO

Figura 3

Interior do ônibus | Linha 1905 (TI Igarassu/TI Abreu e Lima)

Fonte: Marília Silva. Igarassu, 12 de agosto de 2022.

Vidas em percurso

Durante o meu percurso
São tantas coisas que eu vejo
[...]
Vejo um trânsito absurdo
Com todos querendo chegar
E cada um com a sua pressa
Mas ninguém quer ajudar.
Eu vejo as filas absurdas
Quase não saem do lugar
Horas e horas parados
Para as suas contas pagar.
[...] (Lima⁸, 2020, p. 68).

⁸ Ex cobradora de ônibus da RMR, que escrevia poemas nos intervalos de trabalho e, posteriormente, publicou-os em um livro. Desde 2020, o cargo de cobrador de ônibus foi extinto.

CAPÍTULO 2

DA CIDADE REGIONAL À METRÓPOLE ESTRATÉGICA:

planejamento e gestão do transporte público na RMR

Com quase cinco⁹ séculos de fundação, a cidade do Recife abrange um acervo histórico e cultural que contribuiu com o processo de formação da sociedade brasileira. As atividades econômicas e as trocas comerciais ligadas ao porto fizeram a cidade expandir para além do seu território, exercendo influência no âmbito regional.

No entanto, as transformações no modo de deslocamento da população construíram uma mobilidade não integrada aos diversos meios de locomoção adotados. Da navegação fluvial aos veículos automotores, a cidade do Recife e região assiste à exclusão e à sobreposição das tecnologias de transportes, repercutindo no modo de circular da população e nas condições de mobilidade por transporte coletivo.

O presente capítulo traz um panorama sobre a formação do espaço metropolitano do Recife, apresentando os instrumentos de ordenamento territorial que contribuíram para a consolidação do espaço urbano. O objetivo deste capítulo é analisar os planos e os modelos de organização do espaço, a partir da institucionalização da Região Metropolitana do Recife, na década de 1970, enfatizando os aspectos de gestão e de planejamento do transporte público coletivo até 2023.

2.1 A formação da Região Metropolitana do Recife

A RMR foi instituída, em 1973, pela Lei complementar nº 14, que estabeleceu as oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras: São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza (Brasil, 1973). Na década de 1970, o país vivia um intenso adensamento da população urbana e o espraiamento do contingente populacional, nas capitais, fez com que se adotassem instrumentos de

⁹ De acordo com a Lei Orgânica do Município do Recife-PE, “é declarado o dia 12 de março de 1537 como data histórica da fundação do Recife” (Recife, 1990, art. 176).

gestão urbana integrada entre os seus municípios limítrofes.

A referida lei incentivou estudos e diagnósticos para viabilizar o planejamento regional e integrado entre os municípios metropolitanos. A elaboração desses instrumentos tinha como objetivo facilitar o acesso à recursos orçamentários aplicados ao planejamento de serviços de interesses comuns (Brasil, 1973). De acordo com o artigo 6º da Lei nº 14,

Os Municípios da região metropolitana, que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos (Brasil, 1973, art. 6º).

Esse artigo reforçava a necessidade de elaboração do Plano de Desenvolvimento integrado aos serviços comuns, como os serviços de saneamento básico, de transportes e do sistema viário (Brasil, 1973).

No caso de Recife, o Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI) da RMR foi elaborado e publicado, em 1976, pela Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM), órgão estadual responsável por desempenhar atividades de apoio técnico e administrativo do governo (Lapa; Silva, 2022). Os principais objetivos do PDI foram distribuir as atividades econômicas e ordenar o espaço físico metropolitano, corroborando as ideias associadas ao desenvolvimento regional, trazidas à época, sob o aspecto econômico-social (Pernambuco, 1976).

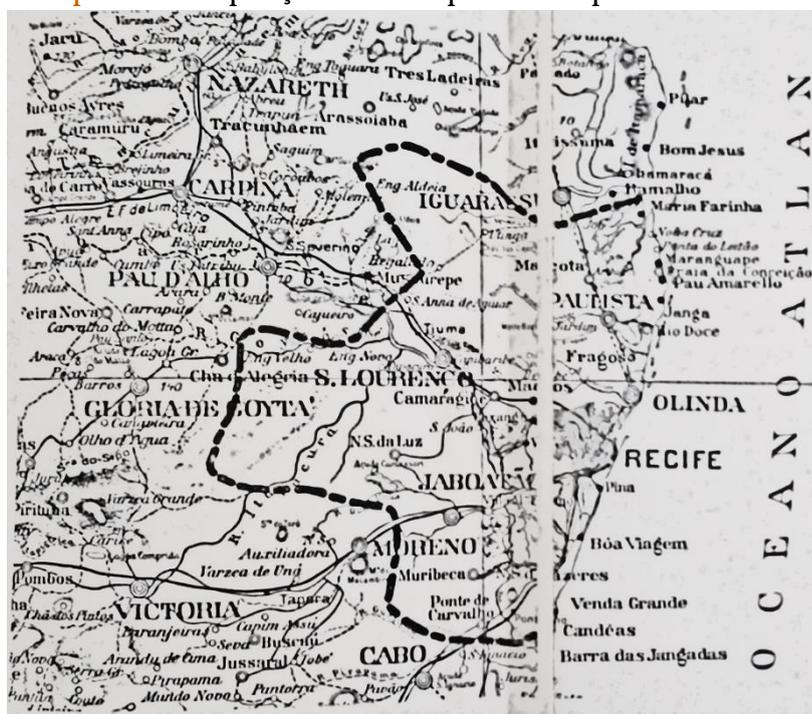
A ideia de planejar o Recife metropolitano já vinha sendo discutida desde décadas anteriores. Em 1951, o professor Antônio Bezerra Baltar apresentou, na sua tese para o concurso da Escola de Belas Artes, da Universidade do Recife, uma proposta de organização espacial que buscava articular o Recife com os seus municípios limítrofes (Lapa; Silva, 2022). Segundo Baltar (1951), as diretrizes do plano regional de Recife deveriam prever a expansão do centro metropolitano ao longo de todo o seu perímetro e em direção aos municípios adjacentes. O autor coloca que

É indispensável, portanto, considerar no planejamento da cidade futura a área metropolitana – de que o Recife atual é o centro indiscutível – prever e disciplinar a sua evolução global, incorporando no programa de obras e serviços públicos e no conjunto de normas urbanísticas o território e a população dos municípios vizinhos da capital, em todas as direções: Olinda, Paulista, São Lourenço e Jaboatão (Baltar, 1951, p. 106).

O Recife Regional de Baltar era formado por cinco municípios: Recife, Olinda, Paulista, São Lourenço da Mata e Jaboatão dos Guararapes; e possuía uma área de 1.020 km², aproximadamente. Essa dimensão ia de encontro com o valor sugerido para a descentralização do Recife, que era de 100.000 hectares, ou seja, 1.000 Km²

(Baltar, 1951). No mapa 2, o autor apresenta a localização dessa composição regional que tinha sido proposta.

Mapa 2 - A composição da RMR apresentada por Antônio Baltar

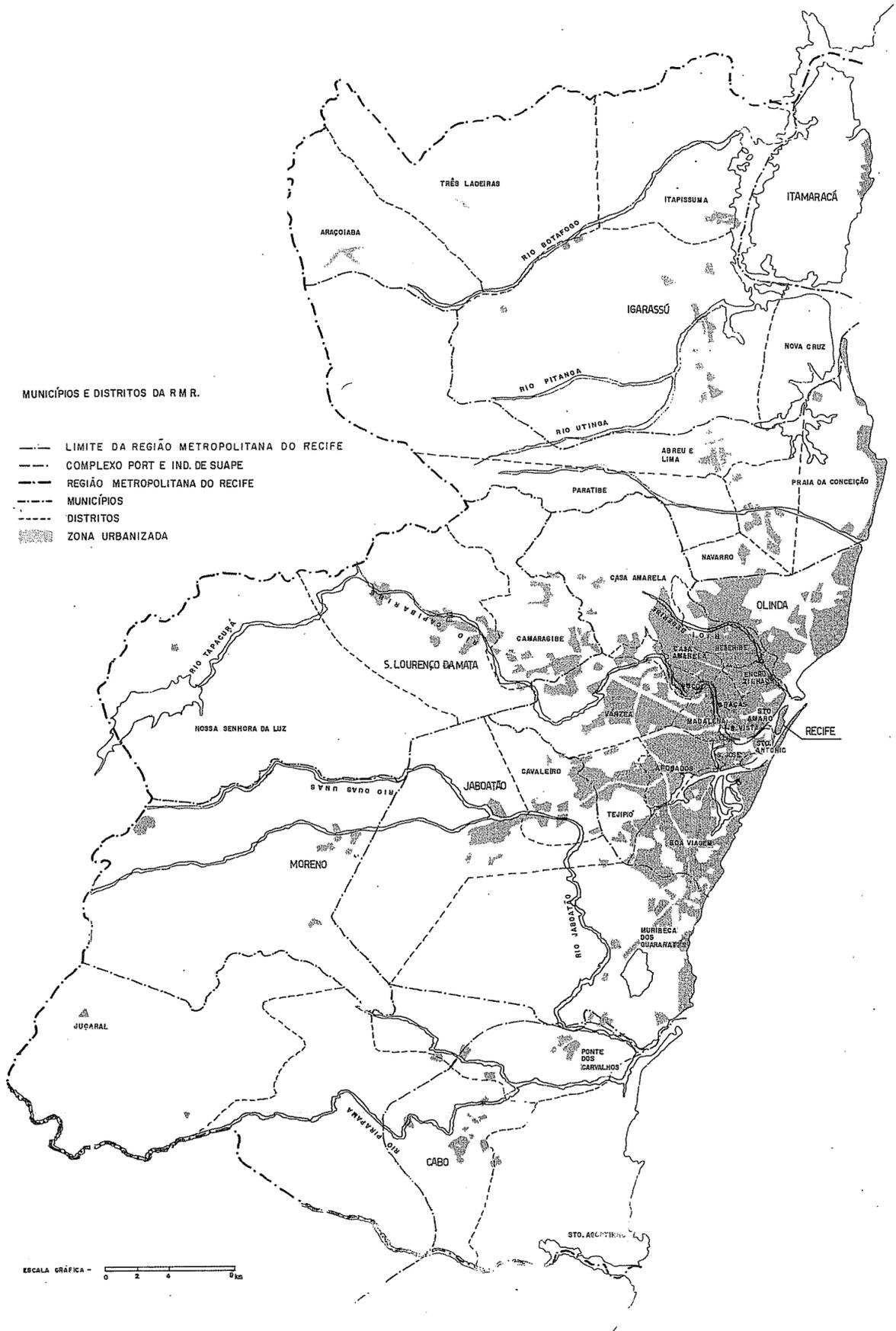


Fonte: Baltar, 1951.

Mais tarde, em 1973, a RMR foi legalmente instituída e a sua composição inicial ganhou mais quatro municípios: Cabo de Santo Agostinho, Igarassu, Ilha de Itamaracá e Moreno, totalizando nove municípios (Brasil, 1973). A inserção desses novos municípios ampliou a área de abrangência do território metropolitano, baseada nas projeções de crescimento regional discutidas na época. No mapa 3, extraído do PDI (1976), é possível visualizar a mancha urbana dos municípios da RMR e dos seus distritos, com destaque para o alto adensamento do Recife, alcançando os limites territoriais dos municípios de Olinda, de Jaboatão dos Guararapes e de São Lourenço da Mata.

Esse expressivo percentual da população concentrada na capital e em torno dela mostra a tendência de crescimento das regiões metropolitanas e a importância de organizar o território, oferecendo os serviços e os equipamentos urbanos necessários para o desempenho das atividades cotidianas das pessoas. Assim como reforça a prevalência do potencial de oportunidades concentrado nesse núcleo, gerando assim o fenômeno migratório.

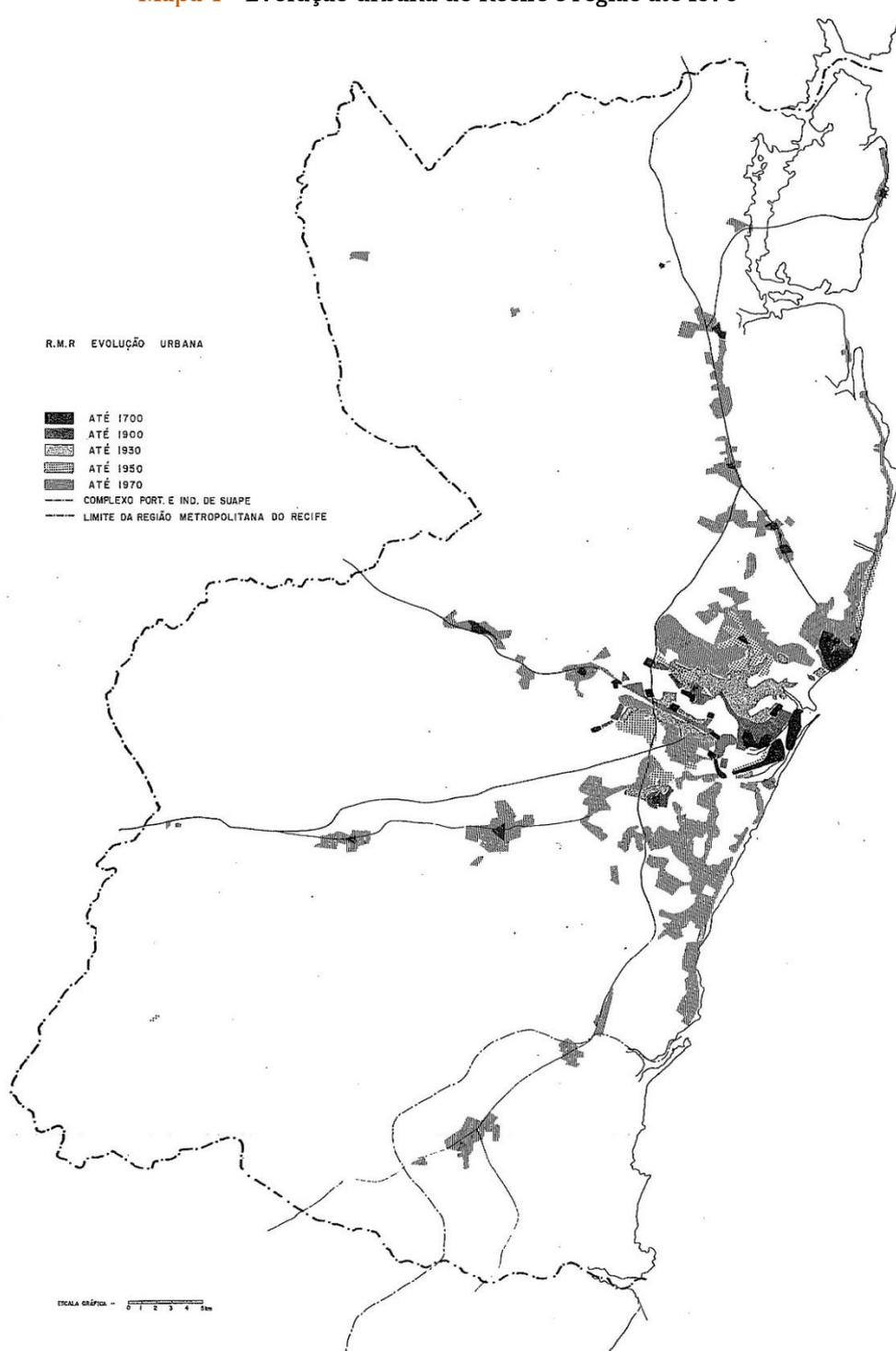
Mapa 3 - A composição da RMR na década de 1970



Fonte: Pernambuco, 1976.

Observamos, no mapa 4, o crescimento urbano do Recife e região, até os anos 1970. Na representação cartográfica, é possível perceber que a evolução demográfica acompanhou o sentido das estradas que foram sendo abertas e exploradas ao longo dos anos, direcionando o estabelecimento e a expansão das populações. Isso mostra que as vias de circulação desempenham um importante papel na mobilidade e no estabelecimento dos habitantes no território.

Mapa 4 - Evolução urbana do Recife e região até 1970



Fonte: Pernambuco, 1976.

Para o autor Menezes (2016), a definição dos principais eixos de circulação de pessoas e de mercadorias foi delimitada pela rede hidrográfica situada ao redor do Recife. Desde o período de povoamento do Recife, ainda no século XVI, a mobilidade – e a conseqüente expansão do Recife – partiram dos caminhos formados pelos rios, haja vista a intensa relação com as atividades econômicas ligadas ao porto marítimo da cidade. É também o que afirma Baltar (1951) citando Josué de Castro (1948), ao descrever os fatores que permitiram a localização do Recife:

A cidade nasceu com o porto e a serviço imediato do porto [...] é este um dos seus aspectos mais singulares: em regra constrói-se um porto para servir a uma cidade; no caso, levantaram os holandeses uma cidade para servir ao seu porto (Castro, 1948 *apud* Baltar, 1951, p. 42).

A irradiação dos principais eixos viários da RMR teve origem na região portuária. Segundo Baltar (1951), os caminhos de ligação entre os engenhos e o centro de povoamento se davam pelas estreitas faixas de terras. Mais tarde, as estradas de penetração aproveitaram o traçado primitivo composto simetricamente de “intervalos angulares de cerca de 60° para cada uma das direções da metade ocidental da rosa dos ventos” (Baltar, 1951, p. 46).

A colina foi assim galgada na direção do norte, visando Igarassu e Goiana, na direção oeste, para São Lourenço da Mata e Paudalho, deixando traçada na planície a longa tangente de Caxangá, para o sudoeste, na direção de Santo Amaro de Jaboatão e para o sul pelo litoral em busca do caminho mais rápido para o rio de São Francisco (Baltar, 1951, p. 46).

Na sua tese, Baltar descreve os quatro eixos formadores da expansão regional de Recife, mas também destacamos o eixo inicial de conexão entre o Porto de Recife e Olinda. Esses cinco trechos desenharam o traçado das principais radiais que vieram compor o sistema viário da RMR.

Segundo Baltar (1951, p. 47), a forma urbana do Recife se comparava a “uma imagem semelhante à de Le Corbusier para o Rio de Janeiro, à de uma mão estendida sobre um plano, com os dedos bem abertos”, ver figura 4. O que muda na forma do traçado entre as duas cidades é a direção na qual os eixos são irradiados. No quadro pintado por Le Corbusier, a projeção da mão está para o Norte, fazendo referência para o Rio de Janeiro. E, no caso de Recife, a projeção se volta para oeste, conforme a geografia do lugar, ambos, em uma intrínseca relação terra e água. No território pernambucano, os caminhos da navegação foram transformados em caminhos rodoviários, na medida em que as novas tecnologias de transportes foram sendo implantadas.

Figura 4 - *La Main Ouverte* (A Mão Aberta), Le Corbusier, 1950



Fonte: Galerie Eric Mouchet. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br>. Acesso em: 24 jan. 2024.

Não há dúvidas de que o movimento das pessoas e das mercadorias contribuiu para o estabelecimento dos arranjos populacionais. Esse vai e vem abriu novas descobertas no território. Mas a nossa discussão neste trabalho é de como a mobilidade de alguns é privilegiada em relação à mobilidade de outros. Será que a expansão urbana permitiu o desenvolvimento descentralizado?

Um aspecto predominante do cenário demográfico, e discutido a nível global, é o crescimento populacional, sobretudo, nas áreas urbanas. Essa tendência de crescimento também ocorreu na RMR. Durante as décadas de 1980 e 1990, o número de municípios da RMR saltou de nove para quatorze, devido à emancipação dos distritos de Abreu e Lima, Araçoiaba, Camaragibe, Itapissuma (Pernambuco, 1982a; 1982b; 1982c; 1995); e da inserção do município de Ipojuca proveniente da implantação das atividades econômicas relacionadas ao Complexo Portuário de Suape.

A composição atual da RMR foi definida na década de 1990, pela Lei complementar nº 10 de 1994 (Pernambuco, 1994). A inserção do Município de Goiana, em 2018, logo foi desfeita, passando a considerar integrantes da RMR os Municípios de Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata (Pernambuco, 2020).

No que se refere ao percentual da população, em 1975, cerca de 37% dos habitantes de Pernambuco (aproximadamente, 2,2 milhões de habitantes) concentrava-se na RMR (Pernambuco, 1976). Atualmente, a população residente na RMR (3.726.974 de habitantes), representa 41% da população estadual, que é de 9.058.931 habitantes (IBGE, 2022).

A tabela 1 mostra a evolução da população nos municípios que hoje compõem a RMR. Podemos observar, nessa tabela, que o crescimento no número de habitantes, entre os anos 1940 e 2010, foi constante. No entanto, quando comparado com o censo de 2010, o censo realizado em 2022 revela uma queda no número de habitantes de quatro municípios, sendo três os mais populosos da região: Recife com -3,17% de crescimento no número de habitantes (de 1.537.704, em 2010, para 1.488.920, em 2022); Jaboatão dos Guararapes com -0,10% de habitantes (de 644.620 para 644.037) e Olinda com -7,36% de crescimento populacional (de 377.779 para 349.976). O quarto município foi Moreno com uma queda de -2,48% no número de habitantes (de 56.696, em 2010, para 55.292, em 2022).

Tabela 1 - Evolução populacional da RMR (1940-2022)¹⁰

Municípios e Região	População por década							
	1940	1950	1970	1980	1990	2000	2010	2022
Abreu e Lima	-	-	-	-	77.035	89.039	94.429	98.462
Araçoiaba	-	-	-	-	-	15.108	18.156	19.243
Cabo de Santo Agostinho	-	-	75.829	104.155	127.036	152.977	185.025	203.440
Camaragibe	-	-	-	-	99.407	128.702	144.466	147.771
Igarassu	-	-	55.079	73.254	79.837	82.277	102.021	115.196
Ilha de Itamaracá	-	-	7.117	8.254	11.606	15.858	21.884	24.540
Ipojuca	-	-	-	-	45.424	59.281	80.637	98.932
Itapissuma	-	-	-	-	16.408	20.116	23.769	27.749
Jaboatão dos Guararapes	35.847	57.994	200.975	330.416	487.119	581.556	644.620	644.037
Moreno	-	-	31.204	34.943	39.132	49.205	56.696	55.292
Olinda	36.712	63.418	196.342	282.207	341.394	367.902	377.779	349.976
Paulista	29.543	49.390	70.059	165.743	211.491	262.237	300.466	342.167
Recife	348.424	534.468	1.060.701	1.203.887	1.298.229	1.422.905	1.537.704	1.488.920
São Lourenço da Mata	27.497	34.140	94.016	144.142	85.861	90.402	102.895	111.249
RMR	-	-	1.791.322	2.347.001	2.919.979	3.337.565	3.690.547	3.726.974

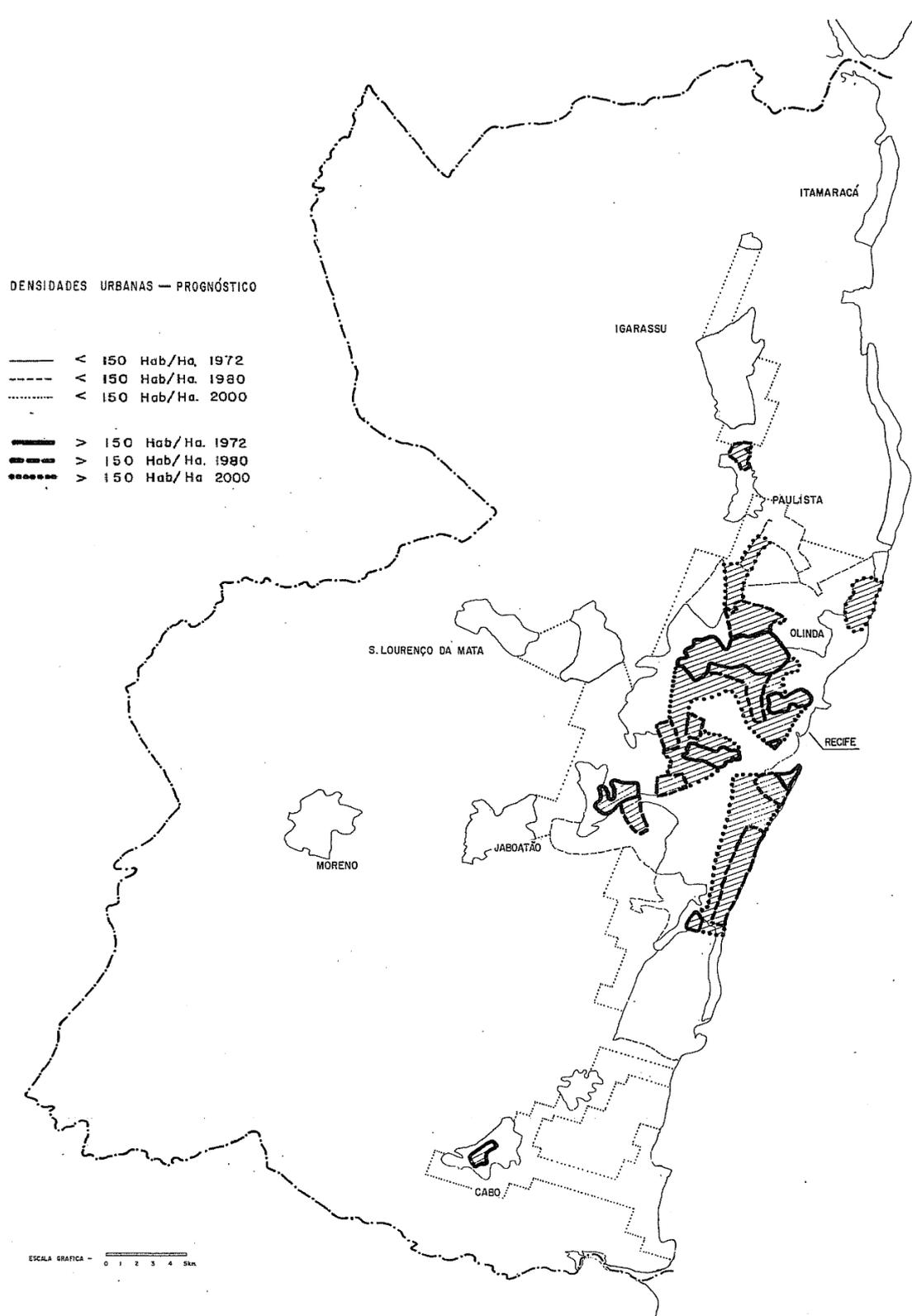
Fontes: Baltar, 1951; Pernambuco, 1976; Censos demográficos IBGE, 1982; 1991; 2000; 2010; 2022.

Teriam essas cidades chegado no seu limite demográfico? Não podemos

¹⁰ A supressão de alguns valores na tabela 1, representada por um traço (-), foi usada para demonstrar quais foram os períodos em que os dados municipais começaram a ser considerados nos estudos metropolitanos. O primeiro momento marca a década de 1950, com as contribuições de Baltar (1951), que considerava a área metropolitana o conjunto de cinco municípios. O segundo momento foi com a institucionalização da RMR, na década de 1970, cuja lei federal passou a considerar nove municípios. O terceiro momento foi com o desmembramento de alguns municípios, nas décadas de 1980 e 1990, até o momento atual, que considera quatorze municípios.

responder à esta questão, mas podemos inferir que fatores sociais e ambientais contribuíram para este quadro de declínio. O mapa 5 mostra a concentração urbana da RMR, na década de 1970, e as suas projeções demográficas até os anos 2000.

Mapa 5 - A densidade da RMR na década de 1970 e suas projeções



Fonte: Pernambuco, 1976

Através do mapa 5, é possível ver a concentração da mancha urbana no Recife e a tendência de expansão para as regiões sudoeste e sul. No caso da região sul, havia uma expectativa gerada em torno da criação do Complexo Portuário de Suape, no Cabo de Santo Agostinho, onde as atividades do porto viriam impulsar o crescimento econômico e a expansão do eixo sul, ainda na década de 1980.

As projeções de crescimento demográfico para a RMR, apresentadas no PDI (1976), estimavam uma população de 5 milhões de habitantes até os anos 2000. Essa população estaria distribuída em uma área favorável para a ocupação, com cerca de 500 km² (Pernambuco, 1976). A expectativa de densidade para a região era de 100 hab/ha, vislumbrando uma “densidade característica de ‘cidade-jardim’¹¹” (Pernambuco, 1976, p. 179).

Decerto que esta estimativa de crescimento populacional não se concretizou e que a RMR registou, nos anos 2000, uma população de 3.337.565 habitantes (conforme mostrou a tabela 1). Assim como não foi colocado em prática o plano de implantação do modelo de cidade-jardim, estando a população concentrada, principalmente, nas áreas mais vulneráveis a alagamentos e a deslizamentos de terras e sem condições adequadas de moradia, por um lado; e nas construções adensadas verticalmente em diversos bairros, por outro lado.

A vulnerabilidade socioambiental é uma realidade que acompanha o processo de formação urbana do Recife e região metropolitana, e as desigualdades sociais reforçam as condições precárias de ocupação. Na contramão do modelo de cidade-jardim, onde os habitantes buscam uma interação direta e equilibrada com a natureza, proporcionando uma melhor qualidade de vida, as cidades da RMR crescem em função das atividades econômicas geradas pelo núcleo, ainda que algumas delas estejam muito dispersas nesse território.

A dispersão territorial por meio da ocupação das regiões periurbanas caracteriza a metropolização expandida e se apresenta como a principal tendência da atual metamorfose urbana (Mattos, 2010). Nesse sentido, o fenômeno da metropolização também desencadeia mudanças na necessidade de mobilidade: as atividades geradoras de renda ainda permanecem distantes do lugar de moradia, perpetuando a estrita dependência por transportes no deslocamento cotidiano.

De acordo com Veloso (2015), a lógica de formação das periferias pobres se

¹¹ O ideário *Garden-City* (cidade-jardim) originou-se de uma proposta de cidade que reaproximava o homem com a natureza, sendo elaborada pelo inglês Ebenezer Howard, em 1898 (Trevisan, 2014).

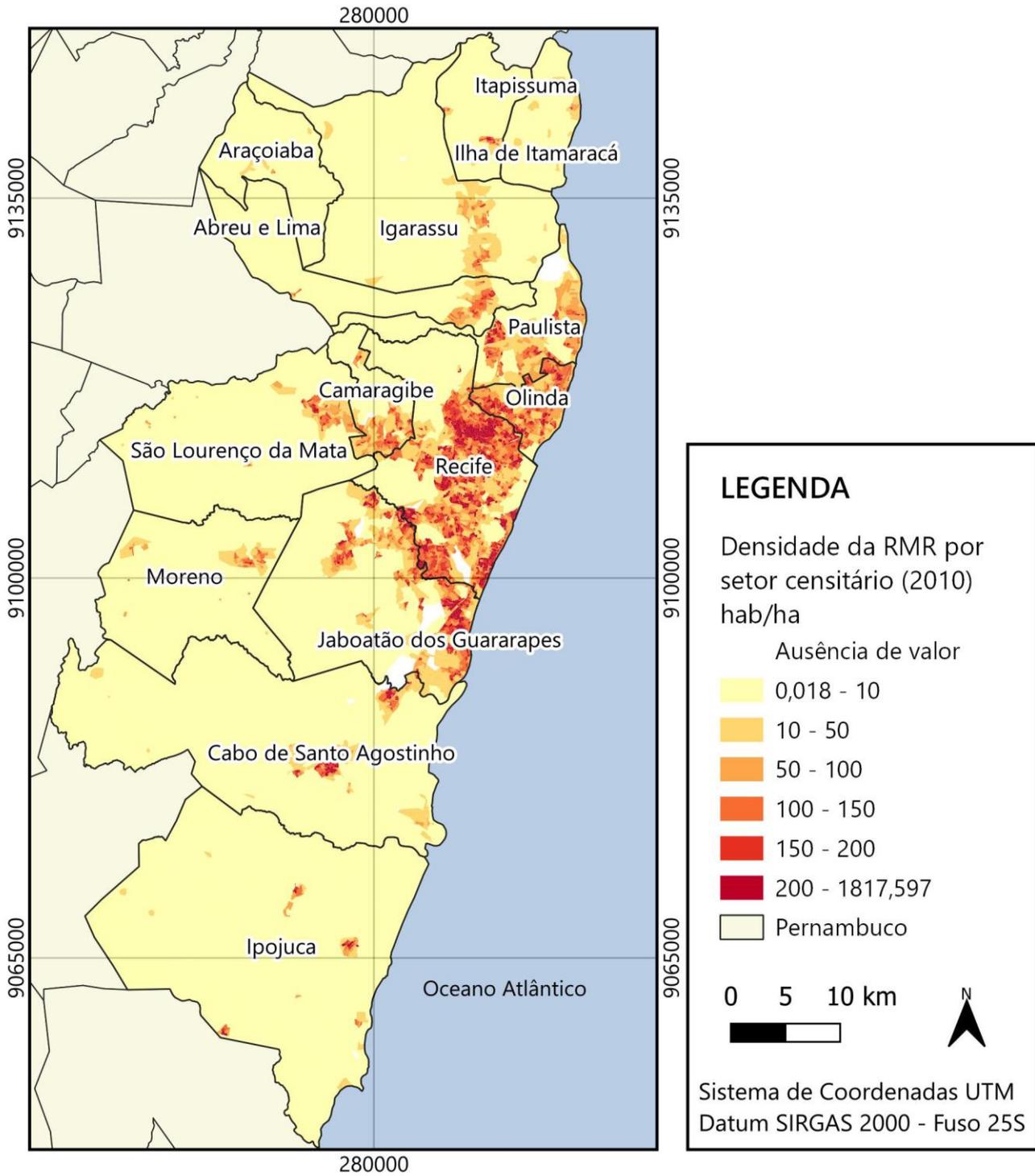
replicou de maneira esgarçada no espaço. “Enquanto a valorização imobiliária dos centros expulsa a população pobre, muitos destes acabam por conseguir sua habitação em municípios mais distantes, mas ainda ligados econômica e socialmente à dinâmica da cidade central” (Veloso, 2015, p. 162). Essa periferia que se estende ao longo da região metropolitana, carrega, no seu cotidiano, as marcas de um controle social, que não é só marcado pela segregação do espaço, mas também pelo controle do tempo e dos recursos econômicos de que ela dispõe.

O mapa 6 ilustra a densidade da RMR, a partir dos dados obtidos pelos setores censitários, em 2010. Através deste mapa é possível perceber que o adensamento populacional da RMR está concentrado nos Municípios de Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes, com valores que ultrapassam a densidade de 200 hab/ha, chegando até 1818 hab/ha. Essa concentração se deve tanto ao processo de verticalização das edificações – modelo de habitação amplamente comercializado – quanto às ocupações nas áreas de morros – solução encontrada pelas famílias com menor poder aquisitivo, que estabelecem uma relação com o lugar que atravessa gerações. Também é notável a expansão da mancha urbana irradiando pelos cinco eixos viários, que referenciam à Mão Aberta de Le Corbusier, e o estabelecimento da população em torno deles.

Por outro lado, verifica-se o isolamento dos Municípios de Araçoiaba e Ipojuca em relação à expansão da mancha urbana. Um aspecto destacado entre eles é a predominância da monocultura da cana-de-açúcar, atividade econômica que demanda grandes áreas de terra, onde a propriedade privada impõe o controle sobre a ocupação. No entanto, esse isolamento no território não significa que haja uma independência em relação ao núcleo metropolitano, pelo contrário, ressalta o grau de vulnerabilidade dessa população em relação ao acesso aos serviços urbanos diversos e às oportunidades de trabalho, localizados há quilômetros do seu território.

No próximo item veremos que, desde o século XX, o modelo de cidade centrada apenas no núcleo não comporta mais o desenvolvimento regional. É preciso pensar na organização territorial de modo descentralizado, conforme mostra o modelo de cidade regional elaborado por Antônio Baltar, em 1951, para então proporcionar o desenvolvimento integrado com as potencialidades que os lugares oferecem.

Mapa 6 - A densidade da RMR por setor censitário (2010)



Fonte: elaborado a partir dos dados do Censo IBGE, 2010.

2.2 O modelo de cidade regional de Antônio Bezerra Baltar

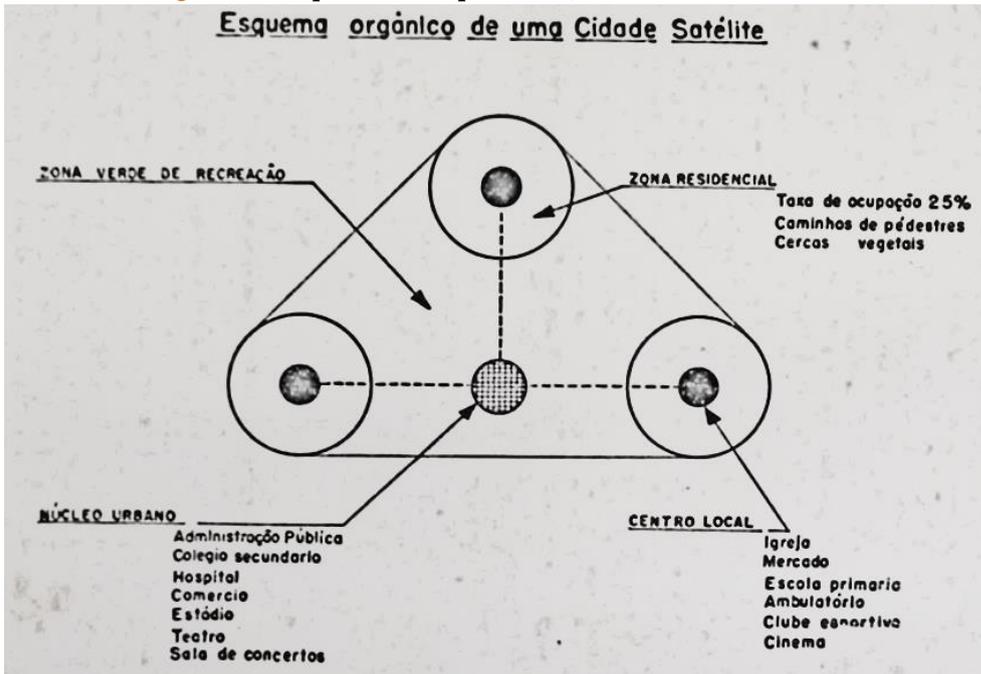
O professor Antônio Bezerra Baltar (1915–2003) foi quem primeiro formalizou as diretrizes para o planejamento do que viria a ser a RMR, tendo apresentado, em 1951, um modelo de organização espacial que buscava distribuir e ampliar as funções e os serviços concentrados no Recife. Segundo Baltar (1951), era necessário criar novos núcleos regionais para promover a descentralização orgânica do Recife. A localização dos novos centros deveria ser estratégica e haveria um limite demográfico, fixado em cinquenta habitantes por hectare, isso corresponderia a um total de trinta a sessenta mil habitantes, em cada núcleo. De acordo com o autor,

O teto demográfico dessas cidades satélites será estabelecido tendo preliminarmente em conta a capacidade de abastecimento d'água autônomo do local, devendo ficar compreendido entre trinta e sessenta mil habitantes ao termo da evolução urbana. São esses limites considerados satisfatórios do ponto de vista de evitarem, por um lado, a criação de um núcleo urbano sem os benefícios culturais inerentes à vida de cidade [...] e, por outro lado, os inconvenientes da grande extensão ou da super concentração decorrente de uma população muito elevada vivendo em uma única unidade urbana. [...] quanto à densidade demográfica fixamos a média geral de cinquenta habitantes por hectare (Baltar, 1951, p. 122).

A indicação dos locais reuniria possibilidades de aproveitamento dos recursos hidrográficos para o abastecimento d'água, adequada vegetação para possibilitar os elementos da cidade-jardim, distância conveniente do núcleo principal e topografia pouco ondulada (Baltar, 1951). Para isso, o professor elaborou um modelo de Cidade-Satélite onde estariam distribuídas essas funções. No esquema proposto por Baltar (ver a figura 5), a composição da cidade compreenderia de um centro local, zonas residenciais e zonas verdes de recreação. O número de unidades de vizinhança, por cidade, teria uma variação de acordo com a capacidade de abastecimento do local.

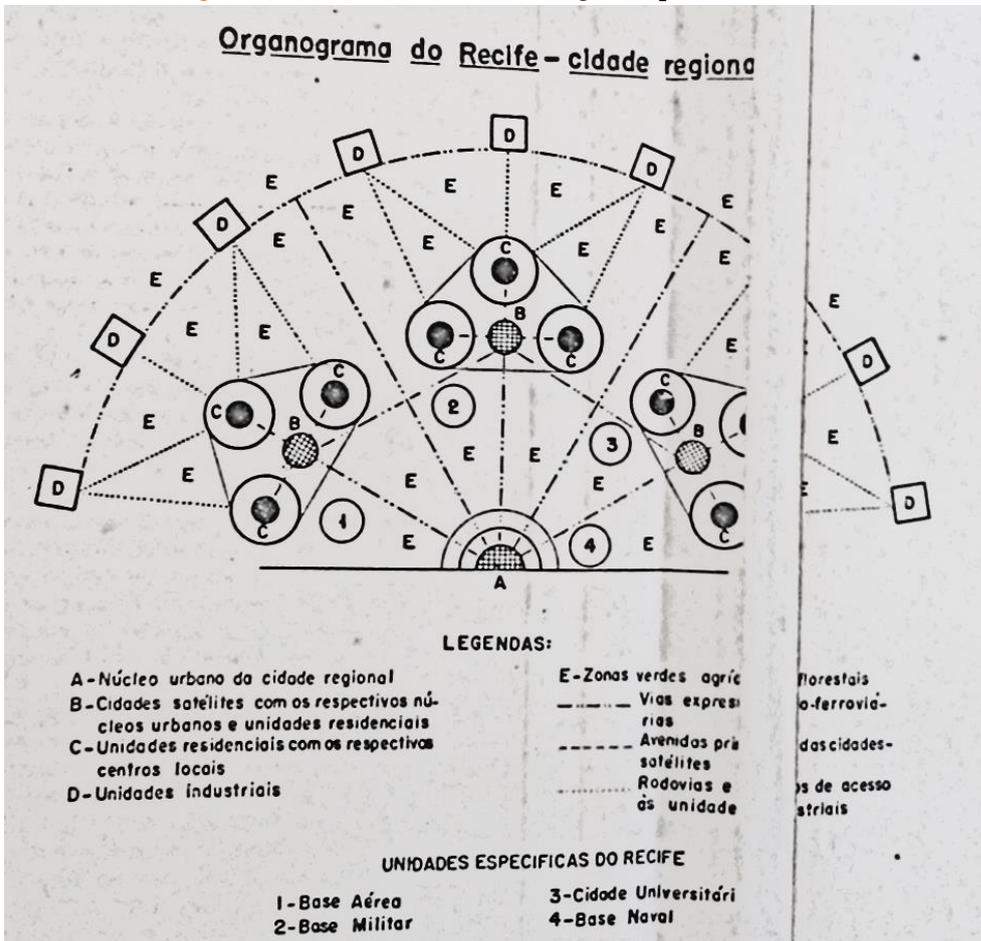
Ampliando esse esquema para a região, teríamos um modelo de organização do território que equilibraria as atividades comerciais, industriais, administrativas e residenciais, todas essas interligadas com a hierarquia das vias. Na expressão gráfica do modelo de cidade regional (representada pela figura 6), Baltar (1951) atribuiu grande importância ao zoneamento, como instrumento de ordenamento do espaço e, em particular, ao sistema de circulação viária, tanto na escala urbana quanto na escala metropolitana (Lapa; Silva, 2022).

Figura 5 - Esquema de representação da Cidade-Satélite



Fonte: Baltar, 1951.

Figura 6 - O modelo de cidade regional para o Recife



Fonte: Baltar, 1951.

De acordo com Baltar (1951), o estabelecimento dessas diretrizes seria fundamental para o desenvolvimento das atividades econômicas e sociais, viabilizando também as condições de tráfego, que já ameaçavam a qualidade da mobilidade da população moradora do centro. O autor coloca que os congestionamentos nos centros já ameaçavam a qualidade de vida da população:

Busca-se com efeito criar a estrutura adequada ao desenvolvimento da atividade social e econômica e de vida urbana organizadas de forma descentralizada de modo a harmonizar as vantagens de uma concentração limitada de população com as maiores possibilidades de vida humana pessoal ameaçada pelo congestionamento decorrente da falta de planejamento da expansão do Recife (Baltar, 1951, p. 124).

A ideia de centralidades distribuídas em escalas de uso e conectadas por redes de transportes mostra que o modelo de cidade regional apresentado por Baltar bebeu nas contribuições do urbanista Gaston Bardet (1907-1989) (Pontual, 2011). Havia o entendimento de que era necessário dotar as cidades-satélites de infraestrutura urbana, de modo que se desenvolvessem de forma autônoma para não sobrecarregar o núcleo urbano da cidade regional. Além disso, entendia-se como essencial a implantação das indústrias na periferia urbana, mais próximas das residências dos operários. Contudo, a implantação de indústrias nas áreas periurbanas do Recife contribuiu para a formação de novas nucleações, compostas por uma população dependente da estrutura econômica e de trabalho concentrada na nucleação central.

Outra referência de influência sobre o pensamento de Baltar foi o padre Louis-Joseph Lebreton (1897-1966) – um dos introdutores da perspectiva Economia e Humanismo – uma vez que trabalharam juntos na elaboração do “Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessando a Pernambuco e ao Nordeste”, em 1955. Esse estudo, coordenado por Lebreton a convite da Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (CODEPE), contou com o parecer de especialistas que colaboraram com o plano de desenvolvimento econômico de Pernambuco (Pontual, 1998).

O detalhamento deste plano, intitulado “Ideias de um zoneamento de vias rápidas para o Recife” (1955), buscou definir espaços para a localização de novas indústrias, expansão da área portuária e reservas de áreas verdes, por meio de grandes manchas dispostas no território. Era uma tentativa de planejar a cidade em uma escala regional. Na época, a busca pela industrialização acelerada estimulou o desenvolvimento desses trabalhos de interesse técnico, cuja finalidade era subsidiar os planos e as estratégias de inserção regional, visando o crescimento econômico no

cenário nacional.

Com base nesses estudos, que contaram com um importante conjunto de dados, as diretrizes estabelecidas para o Recife apontavam para a necessidade urgente de elaborar um plano urbanístico que pudesse colocar limites no crescimento demográfico, viabilizar a implantação de mais indústrias, expandir as atividades do porto, assim como, estabelecer maior capilaridade das redes de transporte para suprir, com mão-de-obra, a indústria. Ou seja, considerava-se necessário descentralizar a localização das atividades industriais, atraindo novas instalações para uma maior região, de modo a alavancar a economia do Estado (Lapa; Silva, 2022).

O modelo de organização urbana elaborado por Baltar (1951) foi utilizado na formulação do “Plano de Desenvolvimento do Recife Metropolitano”, em 1962. De iniciativa da prefeitura do Recife, o plano consistiu em um estudo técnico, realizado pelo Consórcio de Planejamento e Empreendimentos Ltda, coordenado pelo urbanista carioca Harry Cole (1930-1990), uma das figuras de destaque no planejamento urbano brasileiro à época. A participação de Baltar na equipe que elaborou o plano se deu pela integração do Centro de Estudos de Planejamento Urbano e Regional (CEPUR), fundado por ele em 1960, e que estava vinculado à Universidade do Recife, onde o professor trabalhava (Pontual, 2011).

Em entrevista concedida à imprensa local da época e publicada no jornal impresso Diário de Pernambuco, Cole destacou a necessidade de pensar o complexo urbano-rural como um organismo “sujeito a mutações contínuas, que cresce, deforma-se, ‘incha’ ou obstrui-se”, cabendo um diagnóstico para, então, prever, tratar ou erradicar a parte afetada (Planejamento..., 1961, p. 3). Segundo o urbanista, à luz da compreensão moderna, o planejamento da cidade não poderia ser determinado unicamente por um planejamento limitado ao perímetro urbano, mas, seria necessário expandir o planejamento físico de modo a considerar as zonas de influência direta do município, ou seja, a urbana, a suburbana, a extra-urbana e a rural. Na matéria de jornal, ele explica que:

A palavra urbanismo tem sido hoje em dia usada, na maioria dos casos, como um vício de linguagem [...]. Antigamente, essa palavra tinha sentido coerente com os planos efetuados, de vez que apenas se estudavam os problemas limitados estritamente ao perímetro da cidade [...]. Todavia, após maiores estudos, chegou-se à conclusão de que a vida de uma cidade é interdependente com a de outras, através das relações econômicas, sociais, políticas, culturais etc., e, em assim sendo, deveriam ser feitos estudos que envolvessem também as áreas de influência direta, que formam a chamada zona metropolitana. Como se vê, zonas metropolitanas são aquelas de influência direta num determinado centro urbano, mesmo que não se

limitem ao perímetro específico do município [...]. A esse novo tipo de planejamento dá-se a denominação 'físico', ao invés de 'urbano', dado o seu âmbito de atuação, cujos problemas, mesmo sentidos de ordem abstrata, influem diretamente no 'onde', que é a área metropolitana (Planejamento..., 1961, p. 3).

O entendimento sobre planejamento de cidades descrito por Cole ia de encontro com as transformações vivenciadas à época. Segundo o urbanista, o planejamento físico compreendia muito mais do que o planejamento da rede urbana, sendo necessário pensar o espaço como um todo, constituído por áreas com atividades distintas. Ao mesmo tempo, o processo de implantação de indústrias nas zonas perimetrais da capital atraiu a emigração de populações residentes de municípios com características rurais, que vieram e se instalaram nas proximidades industriais em busca de trabalho.

Nesse sentido, o diagnóstico apresentado por Lebret, também apontava para a necessidade de se pensar na espacialização das atividades, ou seja, de definir uma ocupação ordenada do território – aspecto, até então, pouco discutido no Brasil. No entanto, munido de dados e de informações referentes à problemática regional, o urbanista acreditava que para promover, de fato, o desenvolvimento era preciso, mais do que a valorização de recursos, o aproveitamento de valores humanos (Lebret, 1974), ideais por ele defendidos ao longo da sua formação e atuação crítica.

Durante esse período, o país passava por um intenso processo migratório que atravessou décadas. O êxodo rural contribuiu para o crescimento e adensamento dos centros urbanos nacionais. Refletindo sobre o processo de desenvolvimento desigual. Pouco a pouco, os núcleos urbanos se expandiram e os limites territoriais se misturaram, formando uma mancha conurbada interdependente.

As ideias de Baltar, de Lebret e de Cole encontraram eco no momento em que o Governo Federal instituiu as Regiões Metropolitanas. No Recife, este foi um rico momento para planejar a cidade dentro de um panorama mais amplo, com a elaboração de estudos e de planos que abarcaram a metrópole em todas suas facetas. No próximo item, destacaremos os planos e os estudos que contribuíram para a formação do atual arranjo de gestão dos transportes de massa da RMR.

2.3 Os instrumentos de planejamento do transporte público coletivo na RMR

Os esforços empenhados com a organização do espaço metropolitano da RMR, na década de 1970, contribuíram para o estabelecimento dos serviços de transportes de massa, repercutindo na mobilidade dos passageiros de ônibus e de trem, até os dias atuais. Com efeito, destacamos o papel exercido pela Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM), órgão de gestão metropolitana vinculado à secretaria de planejamento de Pernambuco e responsável pela elaboração de diversos estudos técnicos. Dentre os trabalhos desenvolvidos no âmbito da gestão metropolitana, destacamos os seguintes instrumentos de planejamento ligados à gestão dos transportes:

- Estudo de Transportes do Grande Recife (Sudene, 1973);
- Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Recife (Pernambuco/FIDEM, 1976);
- Plano Diretor Urbanístico do II Polo Metropolitano (Pernambuco/FIDEM, 1978);
- Plano de Desenvolvimento Metropolitano – PDM (Pernambuco/FIDEM, 1982);
- Cidade do Amanhã (FIDEM, 1987);
- Metrópole Estratégica (Pernambuco/CONDEPE/FIDEM, 2002).

O Estudo de Transportes do Grande Recife, que foi encomendado pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e publicado em 1973, trouxe um panorama sobre a situação dos transportes na região, destacando a tendência de crescimento no número de automóveis nas décadas seguintes, que por sua vez, gerariam sobrecarregamento das vias e consequentes congestionamentos no trânsito das cidades.

De acordo com Menezes (2016, p. 147), a partir da década de 1960, os automóveis começaram a mudar a paisagem do Recife, o estímulo à produção automobilística, no Brasil, gerou o aumento da aquisição desse objeto de consumo que mudou a estrutura das vias de circulação e excluiu a rede ferroviária por onde trafegavam os bondes elétricos.

Na primeira metade do século 20, chegando ao Recife os primeiros automóveis, além de outros veículos de motores a explosão, as ruas existentes, antigos caminhos, começaram a se tornar inviáveis e a convivência gradual e difícil com os veículos da empresa ferro carril provocou o afastamento de dentro do Recife daqueles bondes elétricos e de outros transportes mais antigos. Os bondes deixaram de circular nos anos 1960. O domínio na cidade será então dos novos ônibus elétricos (iniciativa de um empresário) e dos automóveis. Certo equilíbrio entre circulação, ruas e veículos ainda era presente por conta da existência de poucos automóveis.

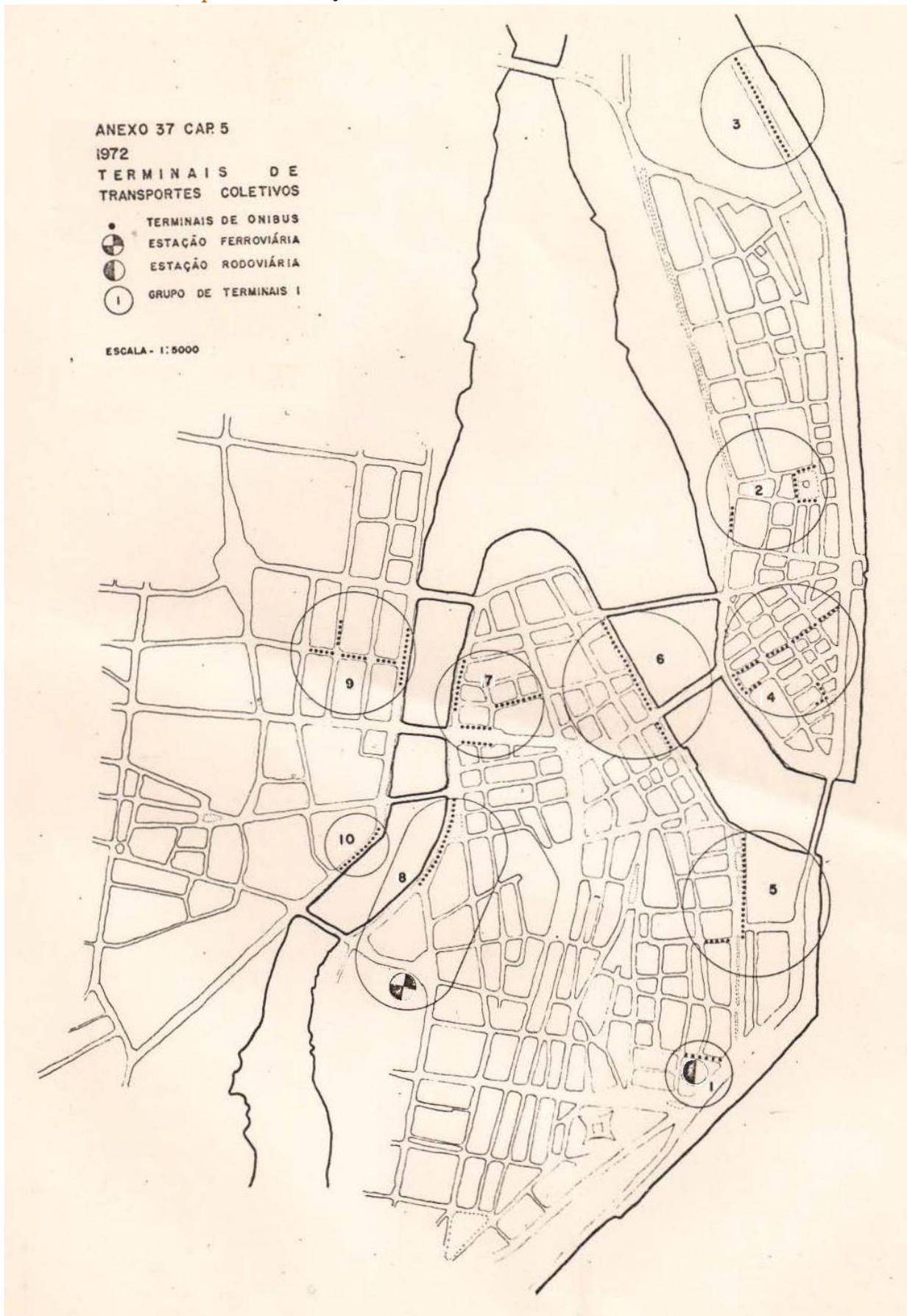
O aumento do número desses veículos, estimulado pelo governo federal, na década de 1960, na presidência de Juscelino Kubitschek, com a produção cada vez maior de veículos nas primeiras montadoras, tornou mais forte a ruptura daquele tênue equilíbrio (Menezes, 2016, p. 147).

No estudo sobre o transporte, de 1973, também havia a preocupação de ampliar, no centro do Recife, as vagas de estacionamento para os veículos. Mas, o custo das operações seria muito elevado, pois não haviam áreas suficientes para a implantação dessa empreitada, então, se cogitava criar um novo polo de desenvolvimento fora do centro (o II Polo Metropolitano), objetivando descentralizar os equipamentos urbanos e criar uma nova estação rodoviária (Sudene, 1973). O estudo descreve o seguinte:

Recife dispõe atualmente de uma estação rodoviária destinada às linhas de longo percurso e localizada próximo do centro, mas sem dispor de áreas contíguas que possibilitem a sua ampliação ou criação de estacionamento e outras instalações complementares indispensáveis. Sua transferência para uma outra área mais conveniente está sendo objeto de um estudo das autoridades (Sudene, 1973, p. 5.27).

Naquela época, Recife contava com uma estação rodoviária e outra ferroviária, localizadas no bairro de São José, mas elas não estavam integradas entre si. O estudo, que foi elaborado pela empresa Wit-Olaf Prochnik Arquitetura e Planejamento, também identificou terminais de linhas de ônibus dispostos ao longo da cidade do Recife, contabilizando 18 terminais e 113 linhas de ônibus em atividade. O mapa 7 mostra a localização desses terminais de ônibus, divididos em 10 grupos, e o quadro 2 descreve o nome das linhas e dos terminais de ônibus identificados.

Mapa 7 - Localização dos terminais de ônibus no Recife (1973)



Fonte: Sudene, 1973.

Quadro 2 - Terminais de ônibus no Recife (1973)

Grupo	Terminal	Código	Nome da linha de ônibus
1	Terminal Rodoviário do Recife - Cais de Santa Rita	109	Itapissuma
		115	Igarassu
		120	Usina São José
		145	Araçoiaba, via PE-108
		154	Itamaracá
2	Terminal Praça Artur Oscar	027	Alto Santa Terezinha, via Bomba do Hemetério
		031	Alto Santa Terezinha, via Av. Norte
		065	Bomba do Hemetério
		068	Alto José Bonifácio
	Terminal Cais do Apolo	023	Cajueiro
		067	Dois Unidos, via Pombal
3	Terminal Armazém 7 e 8 das Docas (Av. Alfredo Lisboa)	017	Guabiraba, via Av. Norte
		024	Guabiraba, via Rui Barbosa
		051	Nova Descoberta
		064	Linha do Tiro, via Rua do Príncipe
		069	Casa Amarela (Terminal Rua Paula Batista)
		070	Casa Amarela (Terminal Igreja Sta. Isabel)
		077	Linha do Tiro, via Av. Norte
4	Terminal Rua Vigário Tenório	009	Gen. San Martin, via Afogados
		014	Avenida do Forte
		032	Cristo Redentor, via Mustardinha
		038	Mustardinha
		055	Totó (BR-232)
		056	Curado, Terminal Liberdade
		057	Brasília, via Pina
		060	Estrada dos Remédios
		061	Pina, Rio Branco
		072	Vila dos Contínuos
		073	Vila dos Industriários
		075	Totó (Ramal Guanabara)
		078	Vila Cardeal Silva, via Vila dos Industriários
		081	Várzea - Care, via Estrada dos Remédios
	139	Vila Dois Carneiros	
	Terminal Cais da Alfândega	112	Pacheco
		114	Socorro
		137	Cavaleiro
	Terminal Rua Mariz e Barros	066	Água Fria, via Av. Norte
5	Terminal Cais de Santa Rita	080	Jardim Beira-Rio, via Pina
		111	Prazeres
		113	Jaboatão
		116	Cabo
		118	Ponte dos Carvalhos
		136	Guararapes
		148	Moreno
	Terminal Travessa do Carioca	015	Íbura
		016	Dois Rios
019		Jordão	

(continua)

6	Terminal Av. Martins de Barros	006	Vila do IPSEP (Elétrico)
		037	Tejipió
		100	Abreu e Lima (WOLF)
		101	Cruz de Rebouças
		102	Paulista Circular
		103	Paratibe, via Av. Norte
		104	7° RO (Ouro Preto)
		105	7° RO (Jatobá)
		106	7° RO (Cohab)
		107	Abreu e Lima (Caetés)
		108	Mirueira
		125	Olinda/Rio Doce
		126	Olinda Amparo
		127	Maria Farinha
		128	Janga
7	Terminal Avenida Guararapes	001	Várzea (Elétrico)
		003	Engenho do Meio (Elétrico)
		005	Mustardinha (Elétrico)
		007	Beberibe (Elétrico)
		022	Casa Amarela, via Espinheiro (Elétrico)
		028	Casa Amarela, via Rosa e Silva (Elétrico)
		029	Córrego do Euclides (Elétrico)
		030	Dois Irmãos, via Ruy Barbosa
	Terminal Rua Siqueira Campos	004	Torre-Madalena (Elétrico)
		018	Campo Grande, via Espinheiro (Elétrico)
		026	Macaxeira (Elétrico)
		083	Beberibe, via Cruz Cabugá
	Terminal Rua do Sol	084	Beberibe, via Rosa e Silva
		008	General San Martin, via Conde da Boa Vista
		011	Peixinhos (Elétrico e Diesel)
025		Vasco da Gama (Elétrico e Diesel)	
054		Brasilit	
8	Terminal Rua Floriano Peixoto	071	Torre
		021	Vila do IPSEP, via Estância
		058	Boa Viagem
		062	Aeroporto
		063	Vila do IPSEP, via Boa Viagem
		074	Jardim São Paulo / Vila La Roque
		076	Hospital de Aeronáutica
		140	Piedade
		141	Candeias
9	Terminal Rua do Riachuelo	142	Brigadeiro Ivo Borges
		122	Olinda Carmo, via Campo Grande
		123	Olinda Casa Caiada, via Cruz Cabugá
		124	Olinda Vila Popular, via Cruz Cabugá
		133	Águas Compridas
		134	Santa Casa, via Águas Compridas
		135	Caixa D'água
		151	São Benedito, via Peixinhos
		152	Fosforita, via Peixinhos
		153	Aguazinha, via Beberibe
171	Olinda Vila Popular, via Campo Grande		

(continua)

	Terminal Rua da Aurora	010	Torrões, via Paissandu
		013	Cidade Universitária, via Paissandu
		033	Cristo Redentor, via Caxangá
		035	Torrões, via Torre
		052	Várzea
		053	Monsenhor Fabrício, via Paissandu
	Terminal Rua da Saudade	149	Tiúma
		150	São Lourenço, via Caxangá
10	Terminal Cais José Mariano	130	Camaragibe / Fábrica
		131	Camaragibe / Aldeia de Baixo
		132	Camaragibe / Hospital Alberto Maia
		147	Seminário
		167	Camaragibe / Vila da Cohab - Carmelo
Total	18		113

Fonte: Sudene, 1973.

Segundo o estudo, a situação dos terminais das linhas de ônibus, com exceção do terminal de Guararapes e do Cais de Santa Rita, carecia de infraestrutura mínima que pudesse proporcionar segurança e conforto aos passageiros. Por isso, recomendava-se a implantação de calçada, de cobertura contra intempéries, de instalações sanitárias, de placas com informações sobre os itinerários e os horários das linhas e de assentos para a espera dos ônibus (Sudene, 1973).

Na área central, à exceção dos terminais de Guararapes e do Cais de Santa Rita, que oferecem um conforto razoável, os demais são bastante precários, já que ocupam parte da pista e os passeios de ruas do centro urbano, sem oferecerem abrigo ou conveniência de qualquer espécie aos passageiros e motoristas (Sudene, 1973, p. 5.27).

Com relação aos terminais, de modo geral, eles tinham a característica de reunir as linhas com maior proximidade entre eles. De modo que as linhas intermunicipais ao norte estavam situadas no Terminal Cais de Santa Rita, as linhas intramunicipais da região oeste ficavam abrigadas no Terminal Avenida Guararapes, e assim por diante.

Quanto ao sistema de trens do Recife, a sua composição era bem parecida com a atual, três linhas distribuídas entre as direções oeste e sul. A linha-tronco Centro, que fazia o percurso Recife-Jaboatão, possuía 34 trens e 18 km de extensão. A linha-tronco Centro, bifurcando para o Norte, ia de Recife para São Lourenço passando por Camaragibe, e possuía 8 trens e 25 km de extensão. E a linha-tronco Sul no sentido Recife-Cabo com 6 veículos, fazendo um percurso de 33 km (Sudene, 1973).

Quanto ao número de passageiros identificados na pesquisa Origem-Destino de 1973, havia 13.925 passageiros na linha-tronco Centro, 1.799 passageiros na linha-tronco Norte e 1.647 passageiros na linha-tronco Sul. Esse quantitativo mostrava que

as condições de deslocamentos dos passageiros dos trens, era um ponto de atenção que deveria ser melhorado, pois o levantamento registrou superlotação de todas as linhas, sobretudo, nos horários de pico.

As recomendações do Estudo de Transportes do Grande Recife (1973) reforçavam a melhoria na operacionalização do sistema, destacando a necessidade de aumento da frota de veículos – tanto de ônibus quanto de trens –, a ampliação do sistema tronco alimentador, a integração entre as redes de transporte rodoviário e ferroviário e a utilização de equipamentos para informações sobre as viagens.

Espera-se que tal sistema também possa ser melhorado do ponto de vista operacional pela integração com outros ramais ferroviários, linhas de ônibus (*feeder-bus*)¹² e o transporte individual por automóvel [...]. Para melhorar os padrões de conforto do usuário, recomenda-se ainda a adequação do equipamento de serviço nas estações, oferecendo informações sobre o tráfego, abrigo contra as intempéries, instalações sanitárias e acessos seguros com separação de nível (Sudene, 1973, p. 5.27).

Otimizar as viagens por transporte coletivo é um aspecto que discutimos até hoje. Naquela época, falava-se da necessidade de implantação de uma rede integrada, composta por linhas alimentadoras, que viabilizariam a operacionalização de sistemas mais rápidos para o deslocamento da população e o aumento no número de viagens, baseado na experiência da cidade de Curitiba. A pesquisa indicava a urgência da implantação desse sistema de transporte rápido, conforme destaca o trecho abaixo:

Recife se encontra em rápido crescimento e nesse caso poderia ser viável a solução intermediária de utilização de ônibus, similarmente ao que vem sendo implantado em Curitiba, em corredores de tráfego de alta densidade, relativamente isolados das demais modalidades de superfície e com serviços expressos ou de paradas limitadas (Sudene, 1973, p. 7.4).

No caso da RMR, a implantação do sistema de transporte por Ônibus de Transporte Rápido (BRT) só veio ser aplicada no ano de 2014 e, ainda assim, de modo limitado, com estações e terminais inconclusos, conforme veremos no capítulo 3. Todas essas considerações reforçam como a necessidade de melhorias do serviço de transporte público coletivo da RMR atravessa décadas, remetendo desde o início das operações na rede metropolitana, e que as questões principais, no que se referem às condições de deslocamento, são as mesmas, ou seja, elas se repetem independente de qual seja a época.

O Plano de Desenvolvimento Integrado (PDI/RMR), elaborado em 1976, foi

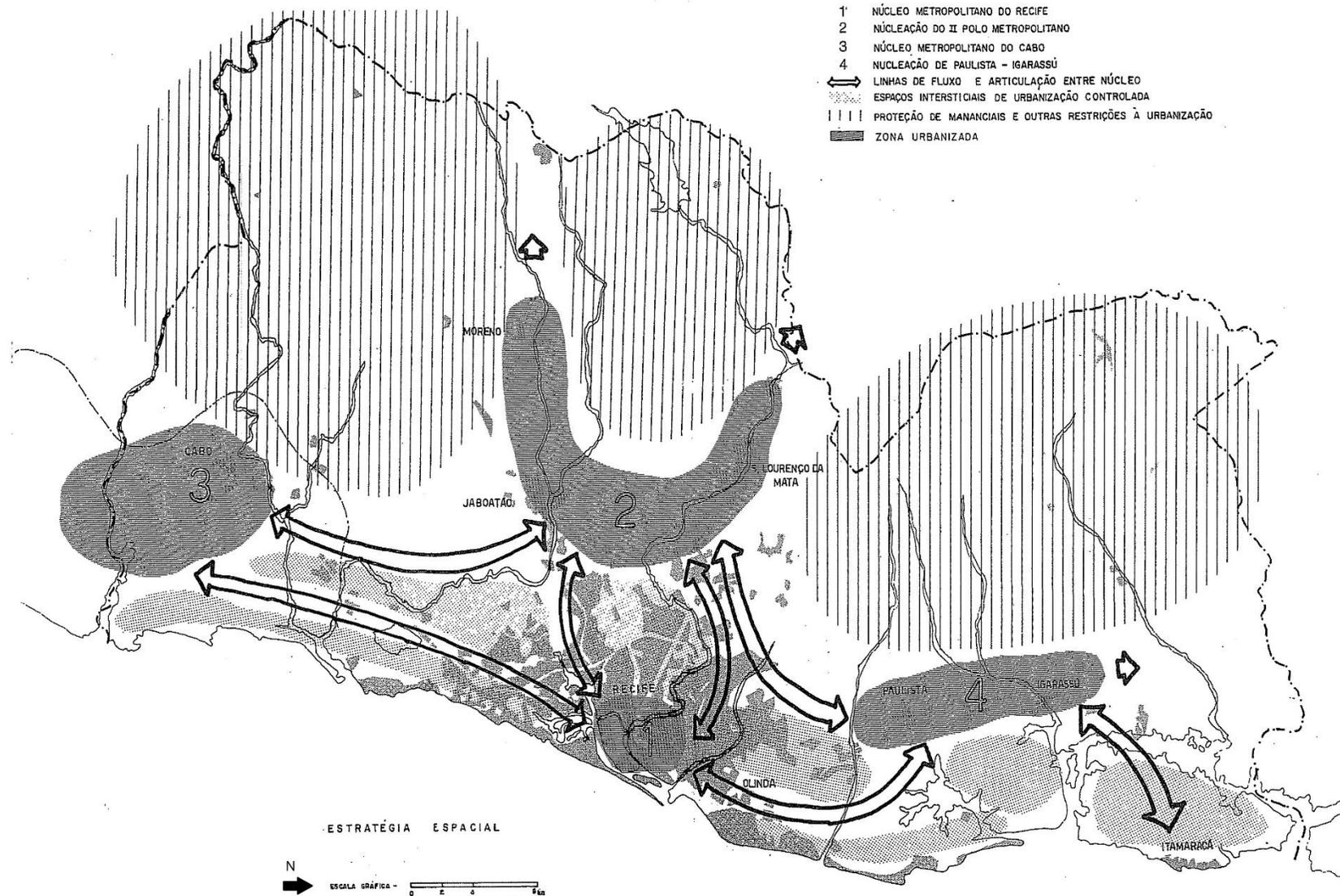
¹² Ônibus alimentador (Sudene, 1973).

outro instrumento de planejamento que esteve ligado à gestão do transporte público coletivo. Ele consistiu em responder às indicações da lei que instituiu a RMR e utilizou os dados do estudo sobre os transportes de 1973, para fundamentar as propostas da Política de Desenvolvimento Integrado da RMR, no aspecto da estratégia de ocupação racional do espaço metropolitano.

O PDI propôs a criação de mais três eixos de desenvolvimento, que deveriam estar situados nas cidades de Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho e Paulista, de modo que viessem distribuir melhor as demandas da população, nos setores da economia e dos serviços sociais, favorecendo o seu crescimento ordenado, haja vista que a RMR só possuía um núcleo (Recife), estando este sobrecarregado.

No referido plano, o núcleo do Recife seria o centro de prestação de serviços especializados e o centro financeiro da região. Ao núcleo do II Polo (Jaboatão dos Guararapes) destinariam as atividades de transportes rodoviários, abastecimento d'água e administração pública. No núcleo do Cabo de Santo Agostinho estariam as atividades produtivas e de comercialização ligadas ao Complexo Industrial-Portuário de Suape, induzindo ao adensamento urbano. E a quarta nucleação estaria no eixo Paulista-Igarassu que desenvolveria um potencial para atividades produtivas industriais, de turismo e de lazer (Pernambuco/FIDEM, 1976). A localização dessas nucleações pode ser vista no mapa 8, que ilustra a estratégia espacial proposta para a RMR.

Mapa 8 - Estratégia espacial da RMR proposta no PDI



Fonte: Pernambuco/FIDEM, 1976.

Dentre as nucleações propostas pelo PDI, apenas a nucleação do II Polo Metropolitano teve um plano de estrutura organizacional. O Plano Diretor Urbanístico do II Polo Metropolitano foi elaborado pela FIDEM, em 1978. Nele constam a implantação de novos núcleos: um abrangendo os municípios de São Lourenço e Camaragibe e o outro as cidades de Moreno e Jaboatão dos Guararapes. As atividades nesses núcleos estariam distribuídas da seguinte forma:

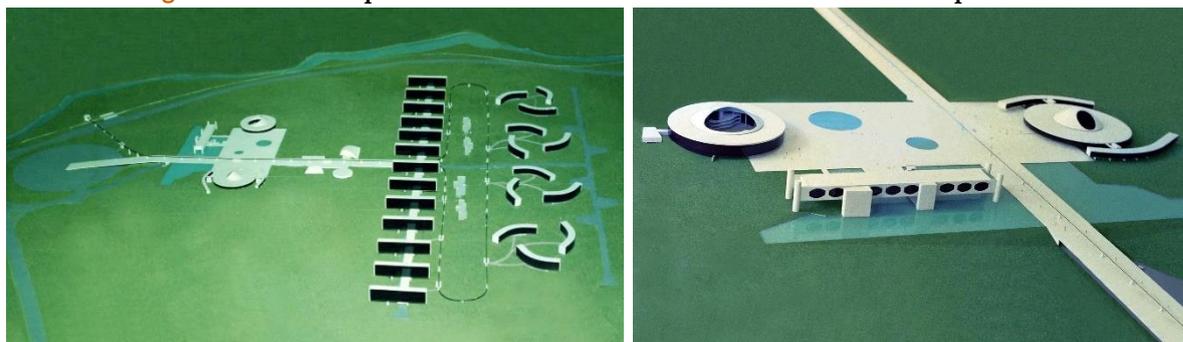
O Centro Administrativo, o Terminal de Passageiros e o Distrito Industrial do Curado, dispostos na confluência dos Municípios do Recife e Jaboatão e o Terminal de Cargas e o Centro de Comércio Atacadista, no Município de São Lourenço da Mata (Pernambuco, 1978, p. 157).

A implantação desses equipamentos urbanos impulsionaria o crescimento dos novos núcleos, supridos de infraestrutura urbana com:

abastecimento d'água do sistema Tapacurá, rede de distribuição de energia elétrica, rede de telecomunicações, redes rodoviárias e ferroviárias, bem como o sistema de transporte coletivo, particularmente o transporte de massa em via fixa (Pernambuco, 1978, p. 151).

As figuras 7 e 8 ilustram o projeto do Centro Administrativo do II Polo Metropolitano, elaborado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, em 1980. Na maquete, figura 7, os três poderes (representação à esquerda da figura) estão de frente para as secretarias e demais órgãos estaduais. No detalhe, figura 8, o Palácio do Governo está entre o Palácio da Justiça e a Assembleia Legislativa.

Figuras 7 e 8 - Maquete do Centro Administrativo do II Polo Metropolitano



Fonte: Gilberto Antunes, 2022.

Esse projeto não foi executado, porém os esforços de apresentar propostas para fomentar o desenvolvimento da RMR e assim viabilizar recursos e investimentos não cessaram. Em 1982, a FIDEM elaborou o Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM). No aspecto dos serviços de transporte coletivo, o PDM destacou os estudos elaborados na década de 1970, que trouxeram um panorama sobre a situação dos transportes e auxiliaram na criação de órgãos destinados a essa pasta.

A partir de 1975 foi elaborado o documento Estudo de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Recife – ETURB/REC, com o GEIPOT, com o objetivo de definir um Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Passageiros e um Plano Diretor de Transportes para a RMR. [...] Salienta-se, também, a criação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU, em 1979, com a competência de supervisionar, coordenar e controlar os serviços do Sistema de Transportes Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife – STPP (Pernambuco, 1982, p. 220).

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), órgão vinculado ao Ministério dos Transportes, elaborou o Plano Diretor de Transportes da RMR, em 1981. O Sistema de Transporte Coletivo, definido no plano, estava dividido nos eixos Norte, Sul e Oeste (ver a distribuição das linhas no quadro 3). O Sistema Principal Norte compreenderia três linhas, conduzidas por ônibus a diesel convencional e por ônibus elétrico (trólebus). No Sistema Principal Sul seria aproveitado as vias férreas e os trens eletrificados fariam os percursos nessa extremidade. Ambos sistemas seriam complementados pelo Sistema de Apoio, no sentido Centro-Sudeste, constituído pelo Terminal Integrado de Passageiros (TIP), pelo Terminal Rodoviário do Cais de Santa Rita e pelo Terminal Aeroviário dos Guararapes.

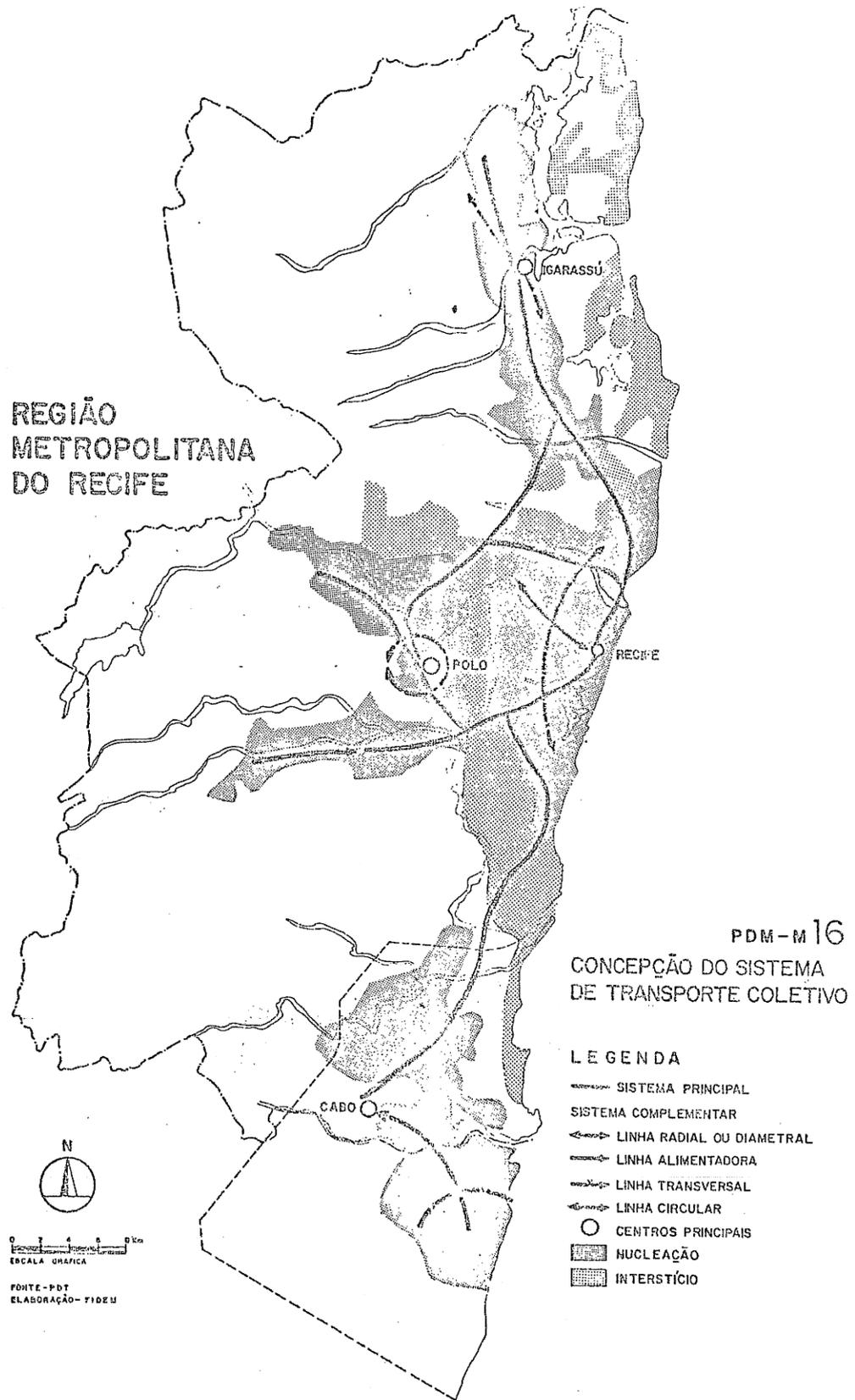
Quadro 3 – O planejamento do Sistema de Transporte Coletivo (1981)

Sistema Principal Norte	Sistema Principal Sul
(1) Igarassu/Paulista/Recife (2) Igarassu/Paratibe/II Polo (3) Recife/Beberibe/II Polo	(1) Cabo/ Werneck/ Recife (2) Cabo/ Werneck/ II Polo (3) Recife/ Coqueiral/ Jaboatão (4) Recife/ Coqueiral/ São Lourenço da Mata (5) Jaboatão/ Coqueiral/ II Polo/ São Lourenço da Mata
Sistema de Apoio	
(1) Terminal Integrado de Passageiros (TIP) (2) Terminal Rodoviário do Cais de Santa Rita (3) Terminal Aeroviário dos Guararapes	

Fonte: Pernambuco, 1982.

O mapa 9 representa a concepção do Sistema de Transporte Coletivo da RMR (1981), mostrando que o estabelecimento dos três corredores de transportes, nos eixos das extremidades Norte, Sul e Oeste, induziriam o crescimento dos novos núcleos estratégicos.

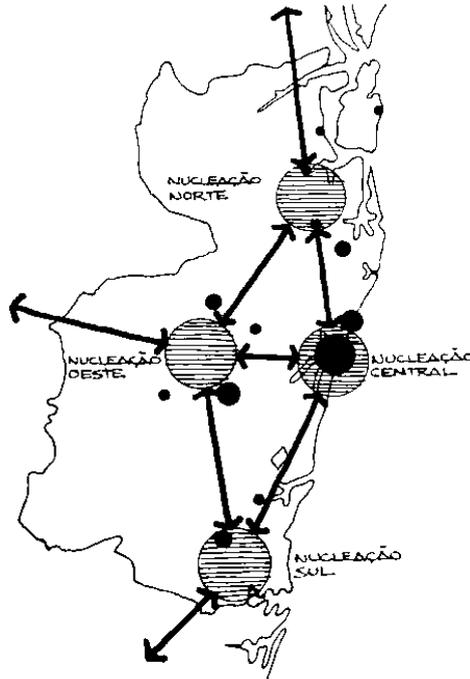
Mapa 9 - Concepção do Sistema de Transporte Coletivo da RMR em 1981



Fonte: Pernambuco, 1982.

Nas propostas dos planos, o desenvolvimento dos núcleos Norte, Sul e Oeste, aconteceria de forma integrada ao núcleo Central, onde a rede de transporte coletivo, atuaria como indutora do crescimento desses núcleos. A figura 9 ilustra o esquema de interação entre as quatro nucleações da RMR.

Figura 9 - Interação entre as nucleações da RMR



Fonte: FIDEM, 1987.

A publicação do volume Cidade do Amanhã da série sobre Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (FIDEM, 1987), destacou a atuação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) na gestão do transporte coletivo da RMR e os avanços que ocorreram na prestação dos serviços de transporte coletivo. Segundo a publicação, a EMTU buscou viabilizar as diversas propostas de melhoria do serviço de transporte metropolitano, como a redução das tarifas, a comunicação com os usuários e a participação de representantes das diversas esferas públicas e privadas na gestão da tomada de decisões (FIDEM, 1987). Assim como o aperfeiçoamento das atividades operacionais, buscando a eficiência do serviço.

A implantação de linhas transversais, a racionalização da estrutura tarifária, com a política de anéis tarifários, a adequação da oferta à demanda, juntamente com a implantação de quadros de horários para todas as linhas de ônibus, o treinamento de pessoal a nível das empresas (motoristas, cobradores, despachantes) e o controle do consumo de combustível, foram outras medidas adotadas pela EMTU que também proporcionaram resultados positivos para o STPP (FIDEM, 1987, p. 50).

O Sistema de Transportes Públicos de Passageiros da RMR foi criado pela Lei

ordinária nº 8.043, em 19 de novembro de 1979, que atribuiu à EMTU a responsabilidade sobre esse sistema. De acordo com a referida Lei, o transporte público da RMR era formado pelas diversas modalidades de transportes “por ônibus, por táxi, por via fixa e por hidrovias, bem como seus respectivos terminais e pátios de estacionamento” (Pernambuco, 1979, art. 1º).

A necessidade de criar um órgão responsável pela gestão do transporte coletivo na RMR se deu pelos incentivos gerados com a institucionalização das regiões metropolitanas e o desenvolvimento de estudos metropolitanos respaldaram as ações de governança dos transportes coletivos, até então ausentes.

O PDM (1982) enfatizou que o cerne envolvendo as questões sobre o transporte coletivo era a falta de gestão, uma vez que a operacionalização das linhas de ônibus se dava de modo aleatório e que os conflitos de interesses gerados pela falta de fiscalização repercutiam na qualidade do serviço.

Quanto aos transportes coletivos, seu baixo nível de qualidade era decorrente do grande número de linhas, instaladas para ligação entre os subúrbios e o Núcleo Central, através de percursos, predominantemente, aleatórios. Observa-se, ainda, a existência de um total de 66 empresas, entre as quais 18 possuíam de 1 a 2 ônibus. Desse total fazia parte também a Companhia de Transportes Urbanos (CTU), vinculada diretamente à Prefeitura da Cidade do Recife que, não obstante deter 49% das linhas municipais, celebrava contratos de permissão com as empresas privadas, acarretando a singular situação de Órgão Concessionário e, ao mesmo tempo, detentor das faculdades de explorar o mesmo serviço e de se autofiscalizar (Pernambuco, 1982, p. 220).

As projeções de crescimento populacional da RMR, previstas para os anos 2000, calculavam cerca de 5 milhões de habitantes, mas, conforme a tabela 1 que foi apresentada na primeira seção deste capítulo, a população total naquele ano foi de 3.337.565 de pessoas. Esse valor, apesar de ser inferior ao esperado, ressaltava a importância de propor políticas de desenvolvimento metropolitano, visando o crescimento descentralizado.

Infelizmente, as estratégias de ordenamento das atividades previstas nos planos das décadas de 1970 e 1980 não foram completamente implementadas, sobrecarregando a estrutura do núcleo central e perpetuando os problemas urbanos que já tinham sido diagnosticados.

A necessidade de articular diferentes instituições para atuarem na gestão metropolitana se colocava como um desafio, com a virada do novo milênio. Em 2002, foi elaborado o plano MetrÓpole Estratégica, que discutia a necessidade de “formar as bases para a constituição de um pacto metropolitano articulando o Governo Estadual, os municípios e a sociedade”, a longo prazo – de 2005 a 2015 –

(Pernambuco, 2005). Era um período de mudança nos arranjos institucionais da gestão estadual e alguns órgãos de planejamento foram desfeitos. Em 2003, o CONDEPE e a FIDEM foram extintos e passaram a compor a autarquia Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco – CONDEPE/FIDEM.

De acordo com a proposta de gestão estratégica de desenvolvimento da RMR (Pernambuco, 2005), as ações deveriam ser tomadas de maneira compartilhada, envolvendo a participação social e a articulação entre os agentes e os atores envolvidos. Tratava-se de um modelo de gestão descentralizado, mas estruturado pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (CONDERM), órgão responsável pela definição dos compromissos coletivos de abrangência e de impacto metropolitano, tais como regulação do uso do solo e organização dos transportes (Pernambuco, 2005).

Pensar nas possibilidades de estabelecer novos arranjos e integrar as esferas estaduais, municipais, públicas e privadas são desafios elencados até os dias atuais. No próximo item abordaremos a gestão do transporte coletivo na RMR, a partir da criação do Consórcio de Transportes Metropolitanos da RMR (CTM/Grande Recife).

2.4 A gestão do transporte público coletivo na RMR

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) coordenou o Sistema de Transportes Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife de 1979 até 2008, quando foi substituída pelo Consórcio de Transportes Metropolitanos do Grande Recife (CTM/Grande Recife). A gestão consorciada dos transportes entre a esfera estadual e os Municípios metropolitanos foi considerada uma experiência pioneira e modelo de planejamento estratégico a nível nacional. Dentre os objetivos do CTM/Grande Recife, estava o de “estimular a integração e expansão da cobertura dos serviços de transporte público coletivo de passageiros” na RMR (Pernambuco, 2007, § 7.1, III).

Ainda pensando na integração dos serviços de transportes, viabilizando melhores condições de uso, a EMTU publicou, em 1991, o Segundo Manual de Operação dos Transportes Públicos de Passageiros por Ônibus da RMR (MSTPP/RMR), onde descreveu a composição do STPP/RMR que seria estabelecida. No manual de operações, é apresentado um sistema de transportes formado pelo Sistema Estrutural Integrado (SEI), voltado para os transportes de massa, e pelo Sistema Complementar, “caracterizado pelo transporte de média e baixa capacidade”

de vans e micro-ônibus (EMTU, 1991, p. 8). O SEI e o Sistema Complementar compreenderiam os dois sistemas de transporte de passageiros que deveriam ser implantados na RMR.

A proposta de implantação do SEI visava a integração física, operacional e tarifária entre as linhas de transportes coletivos de massa.

[...] Permitindo aos usuários integrações que possibilitem aos mesmos transitarem por todo o sistema, através do pagamento de uma única passagem, sendo sua configuração final constituída por Eixos Radiais, Perimetrais e Linhas Alimentadoras (EMTU, 1991, p. 5).

Esse modelo de integração entre as linhas de ônibus e de trens pagando uma única passagem foi idealizado em 1985 e implantado a partir de 1994. Além dos corredores rodoviários e ferroviários, os Terminais Integrados (TI) começaram a fazer parte do SEI. O manual, publicado pela EMTU (1991, p. 6-7), previa seis Eixos Radiais e quatro Eixos Perimetrais:

- **Eixos Radiais**

- (1) Corredor Sul, constituído pela via férrea Recife-Cabo;
- (2) Corredor Oeste, formado pelo metrô de superfície no trecho Recife-TIP; “Este Corredor deverá ter o ramal Coqueiral-TIP estendido até São Lourenço da Mata, com posterior implantação de uma estação terminal na área central dessa cidade e outra em Timbi-Camaragibe” (EMTU, 1991, p. 6);
- (3) Corredor Av. Caxangá, operado por trólebus na faixa exclusiva até o Terminal de Integração da Av. Caxangá, visando a futura integração com a Estação de Timbi-Camaragibe;
- (4) Corredor Av. Norte, operado por trólebus e ligando o Centro do Recife ao Terminal de Integração da Macaxeira (inaugurado em 1992);
- (5) Corredor Av. Cruz Cabugá/PE-15, constituído de um eixo de transporte de massa, operado por trólebus, devendo ser estendido até Igarassu;
- (6) Corredor Presidente Kennedy/Anel Norte, interligando o Centro do Recife à Estação de Timbi-Camaragibe, pela Av. Presidente Kennedy.

- **Eixos Perimetrais**

- (1) Av. Agamenon Magalhães (Zona Norte);
- (2) Estrada dos Remédios (Zona Oeste);
- (3) Av. Recife – San Martin (Zona Sudoeste);
- (4) BR-101 (Da Zona Norte à Zona Sul);

No entanto, o sistema passou por várias reformulações e a completa implantação dos seis eixos radiais não foi realizada. O recorte de jornal, figura 10, traz o trecho de uma matéria que retratou a situação do SEI, em 2015, data em que o sistema completava 30 anos de idealização. Após três décadas, as obras estruturais, que permitiriam o funcionamento integral do sistema, não tinham sido realizadas por completo e o STPP/RMR continuava operando sobrecarregado e com limitações de caráter estrutural, sobretudo, pela falta de conexão entre a rede de transportes com limitações de cobertura entre as linhas e os terminais integrados.

Figura 10 – Trecho da reportagem sobre os 30 anos SEI da RMR



Fonte: Jornal Diário de Pernambuco, Caderno Local, 18/01/2015.

Do conjunto de sistemas integrados (físico, operacional e tarifário), idealizado pelo SEI, a integração tarifária foi um aspecto muito positivo do SEI, garantindo a circulação dos passageiros por toda a extensão do sistema. Em contrapartida, a integração operacional – que visava a coordenação entre os horários das linhas, a fim de possibilitar uma espera mínima – não foi bem conduzida. Os horários de chegada e de partida das linhas dependiam de fatores externos como as condições de trânsito e o tempo de parada para embarque e desembarque dos passageiros nas paradas, ao longo do percurso. Quanto à integração física, esse critério condicionou os usuários a fracionar os seus trajetos devido às baldeações, aumentando o tempo de viagem e a distância percorrida.

Um aspecto que vem sendo adotado pela gestão do STPP/RMR, desde 2017, é a integração temporal entre as linhas que compõem os Terminais Integrados, considerando o intervalo limite de 2 horas para a cobrança de outra passagem. Porém, o acesso ao sistema depende da aquisição do Vale Eletrônico Metropolitano (VEM), pois o pagamento da passagem com dinheiro não garante a integração entre as linhas.

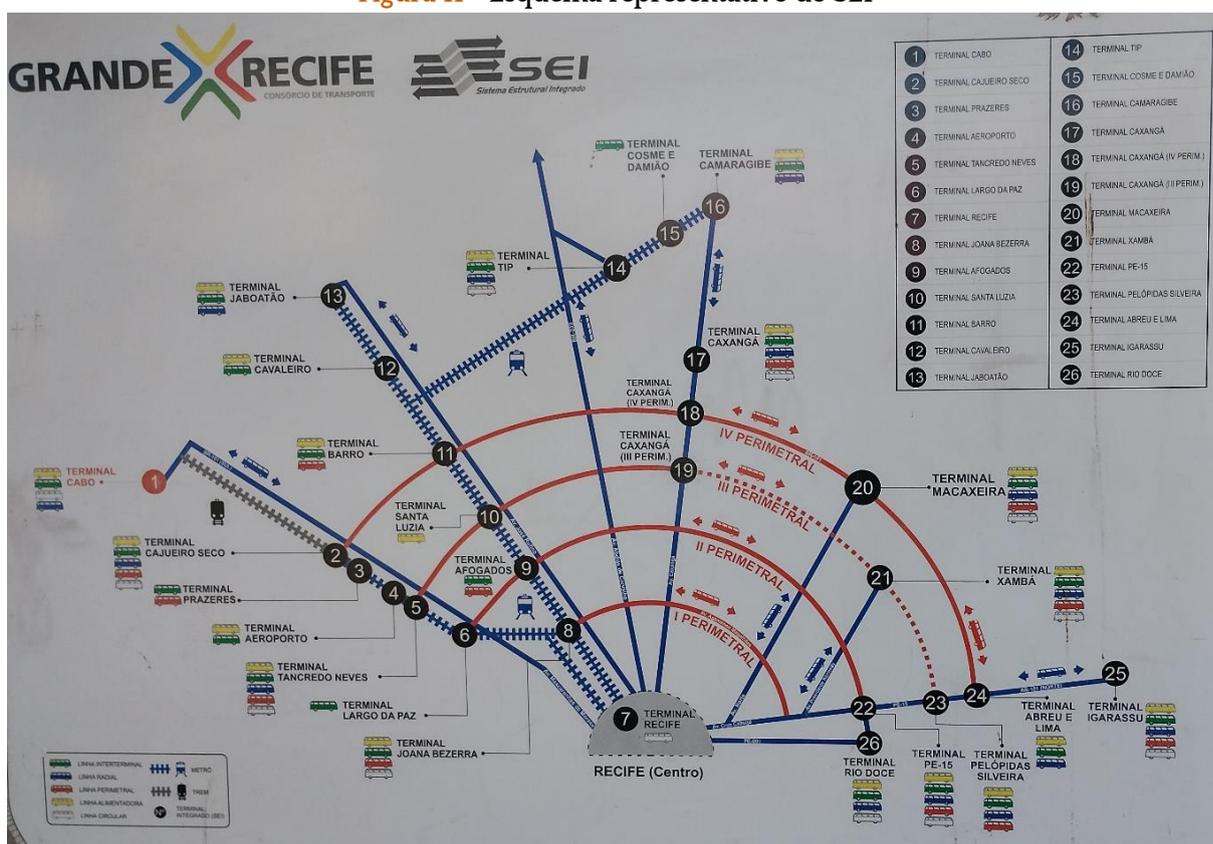
Consideramos que a integração temporal, aplicada dentro dos terminais integrados, não cumpre com a finalidade do SEI, que era de integrar, “fisicamente”,

toda a rede de transporte metropolitano por meio dos terminais. O próprio Manual de Operação do STPP/RMR (2013) descreve que a principal característica do Sistema Estrutural Integrado é a possibilidade de deslocamento por toda a rede de transporte público pagando uma única passagem.

O SEI caracteriza-se por ser um sistema tronco alimentador, constituindo uma malha estrutural com condições físicas, operacionais e tarifárias específicas. Por meio de suas linhas troncais (radiais, perimetrais e interterminais), alimentadoras e circulares permite que os usuários disponham de várias alternativas de deslocamento mediante integrações e com o pagamento de uma única passagem, por sentido de deslocamento (CTM/Grande Recife, 2013a, item 3, p. 16).

A estrutura das linhas e dos terminais pode ser vista na figura 11, que mostra o esquema operacional do SEI quanto a sua integração física e à classificação das linhas, a partir dos critérios estabelecidos pelo referido Manual de Operação (2013).

Figura 11 - Esquema representativo do SEI

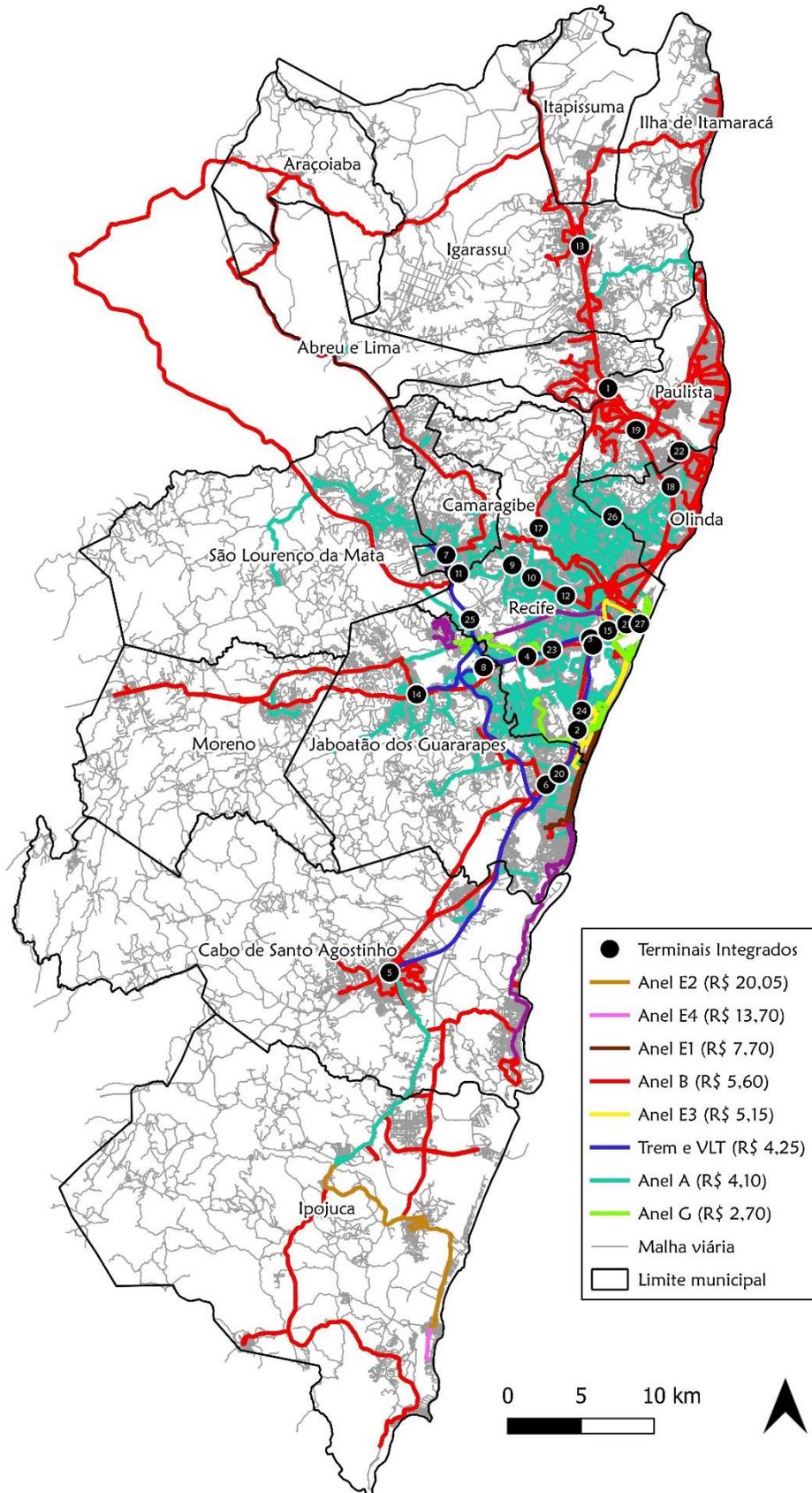


Fonte: imagem da placa instalada no TI Cabo. Marília Silva, 13 nov. 2023.

Atualmente, o STPP/RMR é composto por 27 Terminais Integrados (também consideramos o Terminal Cais de Santa Rita no conjunto dos terminais que integram o SEI), 384 linhas de ônibus, distribuídas entre os eixos radiais e perimetrais, e 4 corredores de transporte ferroviário. A localização dos TI e o percurso das linhas de ônibus e de trem estão representados no mapa 10. A variação das cores dos trajetos

mostra a classificação tarifária que estava em vigor até fevereiro de 2024.

Mapa 10 - O Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023.

As linhas de transportes que operam no STPP/RMR estão destacadas com cores diferentes para mostrar a variação do preço das tarifas em vigor até fevereiro de 2024, onde o sistema operava com 8 valores distintos (ver a legenda do mapa 10). De acordo com o Manual de Operação do STPP/RMR (2013), essas variações seguem o critério de extensão que as linhas percorrem. O Vale G é destinado às linhas locais com extensão de até 16 km, o Vale A às linhas com até 32 km e o Vale B àquelas que percorrem mais de 32 km, além de estabelecer uma tarifa transitória que foi denominada Tarifa D – que hoje se refere a tarifa do trem/metrô/VLT (CTM/Grande Recife, 2013a).

As tarifas do grupo E compreendem o Sistema Opcional e as duas linhas que fazem o trajeto Recife até a praia de Porto de Galinhas, no Município de Ipojuca, correspondendo às linhas 191 e 195, cuja cobrança é de R\$ 13,70 (E4) e R\$ 20,05 (E2), respectivamente. Os valores das tarifas do grupo E são os mais elevados. Contudo, o Manual de Operação do STPP/RMR (2013a) esclarece que haverá a gradativa compatibilidade com a política tarifária do STPP/RMR, mas, sem um prazo estabelecido.

O Município de Ipojuca devido à sua incorporação tardia à RMR e ao seu ritmo de crescimento econômico, especialmente no setor industrial (Suape) e turístico (Porto de Galinhas), recebeu uma política tarifária especial transitória, que será compatibilizada gradativamente com a política tarifária do STPP/RMR (CTM/Grande Recife, 2013a, item 12, p. 28).

No entanto, esses valores não estão sendo compatíveis com os valores preconizados pelo documento orientador de 2013. O quadro 4 mostra a diferença entre o valor estabelecido pelo referido manual e o valor aplicado na cobrança ao usuário dessas linhas, ou seja, o valor aplicado é maior do que o valor estabelecido pelo Manual (CTM/Grande Recife, 2013a).

Quadro 4 - Diferença entre os valores estabelecidos e os valores cobrados nas tarifas do Grupo E

Linha	Descrição	Valor (Manual de Operações)	Valor cobrado
191	Recife/Porto de Galinhas (Nossa Senhora do Ó)	2A + 2G = R\$ 13,60	R\$ 13,70
072	Candeias	D + G = R\$ 6,95	R\$ 7,70
160	Gaibu/Barra de Jangada		
195	Recife/Porto de Galinhas	4D = R\$ 17,00	R\$ 20,05

Fonte: CTM/Grande Recife, 2013a; 2024. Valores de referência: A = R\$ 4,10; D = R\$ 4,25; G = R\$ 2,70.

Ao falarmos sobre a equidade nos transportes a questão da tarifa é um ponto crucial. Observamos que os valores cobrados aos usuários segregam a população residente das áreas mais afastadas do polo central da RMR, a periferia. Essa segregação tarifária anula o princípio de inclusão social preconizado na concepção

do STPP/RMR que era o de “funcionar como um instrumento de inclusão social e universalização dos serviços, permitindo uma maior equidade social entre as pessoas de todos os Municípios que compõem a RMR” (CTM/Grande Recife, 2013, IV, p. 16). A discussão sobre o preço da tarifa do STPP/RMR é indispensável para o alcance da equidade social no serviço de transporte coletivo metropolitano. A tarifa se torna uma barreira econômico-social que, infelizmente, nega o acesso aos diversos espaços que as cidades oferecem. E, neste caso, ela nega o direito ao lazer que corresponde ao destino final das viagens até Porto de Galinhas, local cuja atividade principal é o turismo vinculado ao acesso à praia, ainda mais uma praia que possui altos atrativos turísticos de abrangência nacional e internacional.

A cada início de ano, o Conselho Superior de Transporte Metropolitano (CSTM) se reúne para decidir o reajuste tarifário do STPP/RMR. Em 2024, o CSTM aprovou a extinção do Anel B, migrando os valores das linhas de ônibus do Anel B para o Anel A¹³. No primeiro momento, esse aspecto representou um ganho social expressivo, principalmente, porque, além de fortalecer a integração intermunicipal, viria a reduzir o gasto com passagens da população que utilizava o Anel B, ou seja, aquela população afastada mais de 32 km do núcleo metropolitano. Contudo, a redução da tarifa não anulou o gasto adicional com passagem dessa população, pelo contrário, a cobrança tarifária, estabelecida pela integração temporal após 2 horas de viagem, dobrou esse gasto e colocou em desigualdade os usuários da periferia metropolitana.

A implantação do Bilhete Único nas linhas de ônibus do STPP/RMR foi prometida pela gestão atual do Governo Estadual, ainda no período eleitoral de 2022, quando a candidatura incluiu a proposta para o transporte público no eixo estratégico sobre Cidades Sustentáveis e Resilientes, tratado no Plano de Governo divulgado (2023-2026) (Lyra; Krause, 2022). Conforme mostra o trecho abaixo:

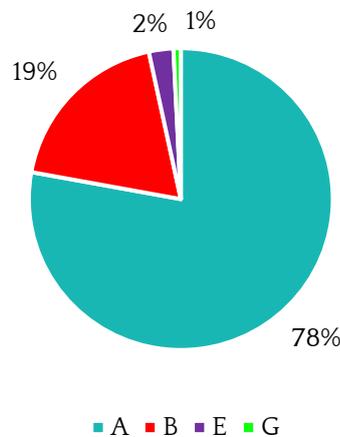
Implantar o Bilhete Único nos ônibus do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR), unificando a tarifa dos ônibus e do metrô e definindo critérios claros para os futuros reajustes, criando alternativas de financiamento e novas fontes extra tarifárias (Lyra; Krause, 2022, p. 41).

Antes da medida de unificação dos Anéis A e B, a distribuição das tarifas nas linhas de transportes era dividida em quatro grupos. O gráfico 2 mostra o percentual das linhas de ônibus de acordo com o tipo de anel viário. Observa-se que a tarifa mais

¹³ Medida aprovada pelo CSTM, no dia 22 de fevereiro de 2024, e veiculada pela imprensa local (Bilhete, 2024).

barata era o Anel G, mas representava o menor percentual (1%) no quantitativo de linhas, e que o Anel A, era a tarifa predominante (78%) do STPP/RMR. Com a extinção do Vale B, 97% das linhas passam a operar com a tarifa do Anel A. Mesmo assim, ainda não podemos dizer que temos bilhete único na RMR, pois não temos 100% das linhas com a tarifa única que, em fevereiro de 2024, era de R\$ 4,10 e que foi reajustada para R\$ 4,30, em 5 de janeiro de 2025¹⁴. Além disso, nem todas as linhas estão integradas entre si e nem todos os veículos possuem o sistema de validação do bilhete eletrônico VEM.

Gráfico 2 - Percentual das linhas de ônibus por Anel Viário



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023.

Apesar do Anel A compor a maioria das linhas de ônibus, é possível ver, ainda no mapa 10, a falta de linhas circulares nos municípios situados nas bordas do núcleo metropolitano, onde a cobrança da tarifa é maior. De acordo com o Manual de Operações do STPP/RMR (2013a, p. 27), “os valores tarifários A e B obedecem a um critério de extensão estabelecido”, essa classificação tarifária considera, na cobrança das passagens, a distância percorrida pelas linhas, uma categorização que coloca em desvantagem aqueles que moram mais distantes das suas atividades de trabalho e de consumo, distância essa que recai sobre o tempo e o custo com as viagens.

A tabela 2 mostra a média das tarifas de transporte público coletivo cobradas nas maiores regiões metropolitanas brasileiras e no Distrito Federal. A RMR é destaque, pois tem a segunda maior média entre os valores cobrados, que é de R\$ 8,24 por bilhete¹⁵, ficando atrás somente da Região Metropolitana de Porto Alegre que tem uma média tarifária de R\$ 10,53.

¹⁴ G1 Pernambuco. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2024/12/30/aumento-na-passagem-de-onibus-do-grande-recife-e-aprovado.ghtml>. Acesso em: 09 jan. 2025.

¹⁵ Média correspondente aos 7 valores aplicados a partir do mês de março do ano de 2024, ver os valores na legenda do mapa 10, desconsiderando o Vale B.

Tabela 2 - Dados censitários e valor médio das tarifas do transporte público coletivo nas RM e DF

Região Metropolitana	População (2022)	Área total (Km ²)	Densidade demográfica (hab./Km ²)	Tarifa do transporte público (Média)
Belém	2.243.895	3.566,20	629,21	R\$ 4,00
Belo Horizonte	5.733.783	14.978,93	382,79	R\$ 4,66
Curitiba	3.560.258	16.577,72	214,76	R\$ 6,00
Distrito Federal	2.817.381	5.760,78	489,06	R\$ 4,37
Fortaleza	3.905.891	7.433,83	525,421	R\$ 4,50
Goiânia	2.600.936	7.480,54	347,69	R\$ 4,30
João Pessoa	1.304.280	2.786,54	468,06	R\$ 6,78
Manaus	2.532.519	127.306,14	19,89	R\$ 4,75
Natal	1.527.661	3.683,75	414,70	R\$ 4,50
Porto Alegre	4.018.915	10.344,55	388,50	R\$ 10,53
Recife	3.726.974	2.761,93	1.349,41	R\$ 8,24
Rio de Janeiro	12.021.871	7.530,39	1.596,45	R\$ 7,97
Salvador	3.415.022	4.351,50	784,79	R\$ 4,90
São Paulo	20.731.920	7.946,96	2.608,79	R\$ 6,75
Vitória	1.880.828	2.323,65	809,43	R\$ 4,70

Fontes: SIDRA IBGE, 2022; 1991; SPTrans, 2024; CTM/Grande Recife, 2024; SEMOB Belém, 2024; Prefeitura de Belo Horizonte, 2024; Urbs Curitiba, 2024; Prefeitura de Fortaleza, 2024; Secretaria de Transporte e Mobilidade DF, 2024; Governo de Goiás, 2024; Portal Rio 1746, 2024; Prefeitura Municipal de Salvador, 2024; Governo ES, 2024.

A discussão sobre desigualdade socioespacial nos transportes, requer atenção sobre a cobrança das tarifas, repercutindo na condição de classe social. A nossa perspectiva sobre classe social baseia-se na renda familiar dos indivíduos. Renda essa que é bastante comprometida, devido aos custos com os transportes, nos deslocamentos cotidianos da população. Se formos colocar o gasto com as tarifas de transportes ao mês, tomando como base o Anel A do STPP/RMR de 2024, esse gasto mensal representa cerca de 13% do salário mínimo¹⁶.

De acordo com a Lei nº 7.418, de 1985, o Vale-Transporte é uma “contribuição do empregador” (Brasil, 1985, art. 2º). Esse benefício é pago parcialmente pelo empregador, conforme mostra o artigo 4º da referida Lei.

A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único - O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico (Brasil, 1985, art. 4º).

Ou seja, no mercado formal, o gasto com o transporte também recai sobre a renda do trabalhador, ainda que o empregador contribua com uma parcela dessa

¹⁶ Tomando como referência o salário mínimo vigente de 2024, que é de R\$ 1412,00, e duas passagens Vale A, por dia, durante vinte e dois dias do mês (média de dias úteis), temos um gasto de R\$ 180,40, aproximadamente, 13% do salário mínimo.

despesa, que pela nossa inferência representa a metade do valor. Quanto à realidade de outros trabalhadores e demais usuários do transporte público coletivo, o gasto com o transporte é uma despesa totalmente paga pelo próprio usuário.

Somado a isso, o sistema ferroviário vem sofrendo constantes problemas de funcionamento, como a quebra dos veículos durante as viagens. Além da linha de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) do eixo Cajueiro Seco/Curado que está fora de operação. Os Terminais Integrados, também vêm perdendo a sua função, operando apenas como abrigo das linhas que já circulavam nos seus espaços, mas não de modo integrado à sua estrutura física, pois, para embarcarem nos veículos, os passageiros precisam validarem o cartão e girarem a catraca no ônibus estacionado dentro do “terminal integrado”.

Quanto às informações sobre a identificação e a data de operação dos TI, a tabela 3 descreve esses dados, e a numeração apresentada na primeira coluna representa a sua localização no mapa 10.

Tabela 3 - Terminais Integrados do STPP/RMR e as respectivas datas de operação

Número	Nome dos TI	Data de operação
1	TI Abreu e Lima	18/06/2016
2	TI Aeroporto	07/04/2012
3	TI Afogados	1994
4	TI Barro	1994
5	TI Cabo	17/01/2010
6	TI Cajueiro Seco	19/01/2013
7	TI Camaragibe	2002
8	TI Cavaleiro	2004
9	TI Caxangá	06/12/2008
10	TI CDU	29/09/2018
11	TI Cosme e Damião	05/06/2014
12	TI Getúlio Vargas	27/01/2018
13	TI Igarassu	2004
14	TI Jaboatão	1994
15	TI Joana Bezerra	1994
16	TI Largo da Paz	27/09/2014
17	TI Macaxeira	1992
18	TI PE-15	1992
19	TI Pelópidas Silveira	23/09/2009
20	TI Prazeres	09/04/2016
21	TI Recife	1994
22	TI Rio Doce	18/06/2016
23	TI Santa Luzia	23/04/2016
24	TI Tancredo Neves	20/04/2013
25	TI TIP	01/06/2013
26	TI Xambá	17/08/2013
27	TI Cais de Santa Rita	2005

Fonte: *site* do CTM/Grande Recife, 2022.

Como pôde ser observado na tabela 3, o início das operações dos TI datam os anos de 1992 e vai até 2018, ou seja, o intervalo entre os referidos anos mostra que passaram 26 anos até que a construção dos terminais fosse concluída e a implantação das operações do SEI fosse colocada em prática. Contudo, com o novo modo de integração adotado, essas estruturas tendem a ficar em desuso, reafirmando o que foi dito no início deste capítulo, onde a sobreposição das novas tecnologias aplicadas aos transportes tende a excluir as antigas formas de deslocamento, de modo a desarticular as suas funções, ao invés de agregar. No primeiro momento, com a substituição dos veículos sob trilhos pelos veículos automotores, no século XX, e, no segundo momento, com o desuso das estruturas físicas dos terminais pelo acesso à bilhetagem eletrônica, no século XXI, visando a maior arrecadação tarifária.

Esse processo de inclusão por exclusão remete a influência que as relações de poder detêm sobre a esfera social, ancorada pelo discurso de ganho econômico via construção de novos equipamentos físicos e aumento da arrecadação tarifária, através da implantação de novas regras de cobrança. Essas medidas adotadas, de modo unilateral, não estão de acordo com o plano de governança estratégica pensado para ser aplicado à realidade metropolitana no início dos anos 2000, pelo contrário, provocam disparidades e perdas que recaem não só sobre o consumidor-cidadão-usuário do transporte público coletivo, mas, a toda a população nos diversos segmentos do desenvolvimento urbano.

No próximo capítulo, trabalharemos com a dualidade entre o alcance da política pública de mobilidade urbana e a realidade social dos passageiros de ônibus e de trem da RMR. É nesse aspecto que a pesquisa empírica buscará contribuir com a discussão da subcidadania na perspectiva dos transportes.

Neste capítulo, apresentamos um panorama sobre os principais instrumentos que auxiliaram no planejamento e na consolidação da RMR, com enfoque para a gestão do transporte público coletivo. Os estudos e planos realizados, a partir de meados do século passado, enfatizaram a importância de estabelecer uma efetiva integração entre os municípios circundantes de Recife e, assim, promover o desenvolvimento social e econômico da região, que iniciava o seu processo de metropolização. Fica evidente que os desafios de gestão metropolitana continuam a surgir, como a operacionalização do STPP/RMR, e que as estratégias adotadas não vêm promovendo a melhoria do serviço para os usuários.



Figura 12
Passageiros na linha de ônibus 1946* (TI Igarassu/PCR)
Fonte: Marília Silva. Olinda, 29 de junho de 2021.

CAPÍTULO 3

A MOBILIDADE DOS USUÁRIOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE:

percursos metodológicos

Abordar a mobilidade urbana, sob o viés do transporte público coletivo, compreende a interação entre várias áreas do conhecimento como urbanismo e engenharia de transportes, mas o nosso foco envolve questões sociais, que abarcam a dimensão da vida privada e a sua interação com o espaço público. Nessa relação, a pesquisa qualitativa e de caráter exploratório permitiu, de modo mais satisfatório, o alcance dos objetivos deste trabalho.

Nos modelos qualitativos, a subjetividade dos fenômenos apresenta-se enquanto variável envolvida nas condições da análise. Dessa maneira, o método aqui adotado apoiar-se-á sobre as experiências vividas pelos usuários do serviço de transporte público coletivo na Região Metropolitana do Recife e, por outro lado, na discussão sobre a qualidade do serviço ofertado e os conflitos sociais existentes nessa relação, colocando o processo metodológico da pesquisa no âmbito dialético.

O método materialista histórico-dialético pressupõe que a realidade de um objeto é dinâmica e contraditória. Na perspectiva marxista, o pensamento humano é resultado das condições históricas, sociais e materiais que os cercam (Zago, 2013). Deste modo, a nossa reflexão sobre o objeto estudado é, apenas, uma parte da totalidade que o compõe.

Este capítulo busca relacionar os objetivos preconizados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana com os atributos de qualidade mencionados pelos usuários dos serviços de ônibus e de trem na RMR. Antes disso, apresentaremos os dados obtidos na pesquisa de campo, que consistiu na aplicação de formulários, entrevistas e observação participante nos equipamentos do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR. As respostas obtidas dialogam com a discussão sobre segregação socioespacial, realizada no capítulo 1, e reforçam a importância de trabalhar o planejamento urbano de maneira integrada com as variáveis sociais, econômicas e operacionais, conforme mencionamos no capítulo 2.

3.1 Quem são os usuários e o que eles dizem sobre mobilidade urbana?

A pesquisa de campo foi realizada dentro dos ônibus, trens e Terminais Integrados do STPP/RMR, a princípio, sem intervenção direta com os usuários, mas realizando registros fotográficos e anotações em caderno de campo, com descrição das situações identificadas. Em seguida, aplicamos os formulários *on-line* de pesquisa. A captação dos participantes se deu através da divulgação dos formulários por *e-mail* e por mensagens de aplicativo para celulares, nas redes de contato próximas e depois foi estendido para contatos desconhecidos. A aplicação dos formulários foi realizada durante os dias 15 a 28 de junho de 2023. Nesta etapa, obtivemos 38 respostas (o Apêndice I contém o quadro resumo com o perfil dos participantes que responderam aos formulários).

Também realizamos entrevistas semiestruturadas com 22 usuários e 2 trabalhadores do STPP/RMR, a seleção das pessoas entrevistadas foi aleatória e ocorreu após a aplicação dos formulários *on-line*, entre os dias 6 e 13 de novembro de 2023, nos horários entre às 6h da manhã e às 18h da tarde (o Apêndice II mostra o perfil dos participantes que participaram das entrevistas). No total, a pesquisa contou com 62 participantes voluntários.

Neste capítulo, utilizaremos os dados quantitativos de ambas as coletas e analisaremos, qualitativamente, as respostas obtidas pelos formulários. Já a análise qualitativa das entrevistas será trabalhada no capítulo 4, enfatizando as respostas orais que foram obtidas. O modelo de formulário e os roteiros das entrevistas estão disponíveis nos Apêndices III, IV e V deste trabalho¹⁷.

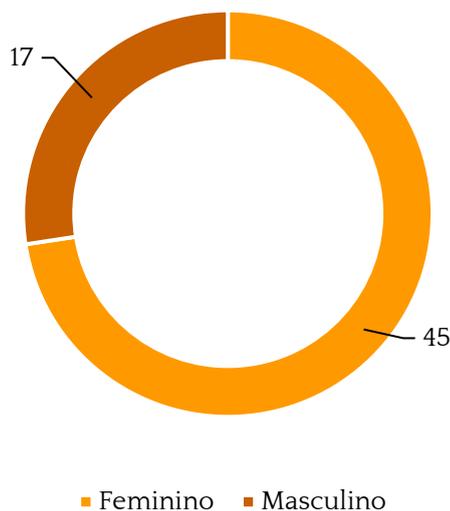
O uso das informações obtidas pela pesquisa foi consentido pelos participantes (ver o modelo do termo de consentimento no Apêndice VI), obedecendo aos preceitos éticos da Resolução nº 510/16 do Conselho Nacional de Saúde (CNS, 2016). A identidade dos participantes foi preservada e optamos por identificar as suas respostas de duas formas: os participantes que responderam aos formulários *on-line* nomeamos “participante” e em sequência numérica de 1 a 38; e as pessoas entrevistadas nomeamos “entrevistado” seguido da ordem alfabética que foi de A até a letra X. As sequências obedeceram à ordem cronológica de participação.

No gráfico a seguir, podemos ver que prevaleceu a participação das pessoas

¹⁷ Cabe salientar que o projeto de pesquisa foi submetido à apreciação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP/UFPE), obtendo aprovação para a coleta dos dados.

do sexo feminino, ou seja, 45 voluntárias (72,58%), representando a maior parcela da amostra. As pessoas do sexo masculino somaram 17 participações (27,42%), conforme mostra o gráfico 3.

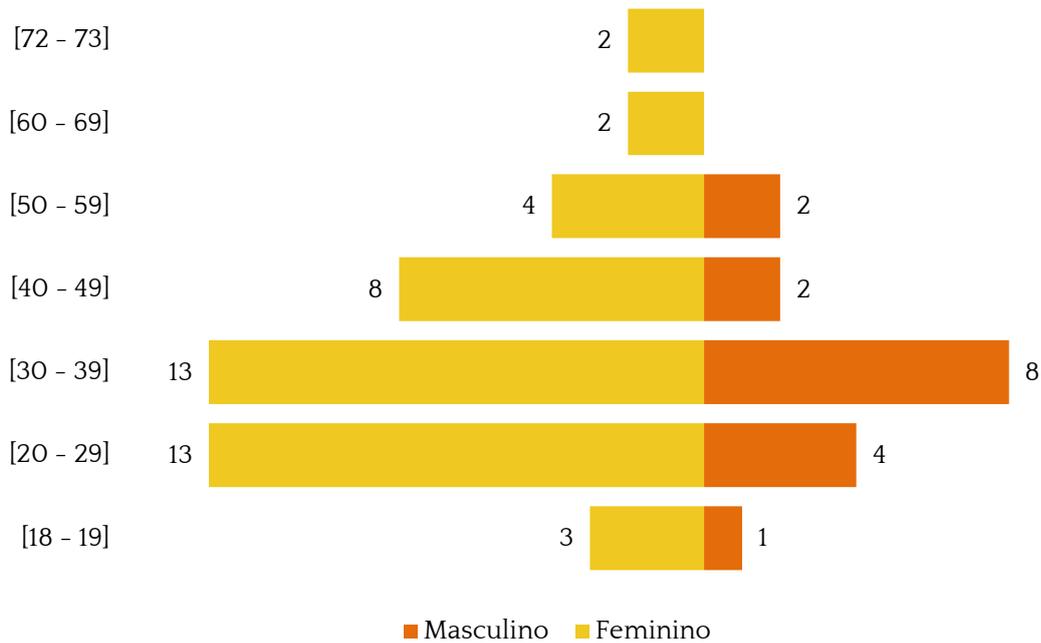
Gráfico 3 - Participantes da pesquisa por sexo



Fonte: elaboração própria, 2024.

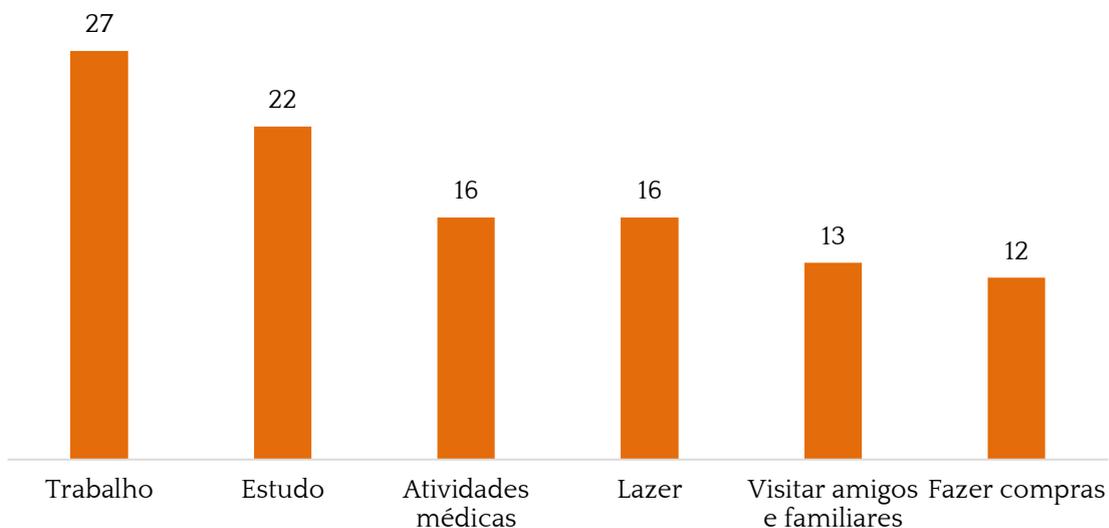
Dentre os aspectos considerados para este resultado, estão a forma de abordagem para a seleção dos voluntários (a própria condição de mulher da pesquisadora consistiu em um critério de inclusão e de exclusão); o interesse das pessoas pelo tema e a disponibilidade dos participantes. Refletiu também o quantitativo populacional, onde o sexo feminino representa a maior parcela dos habitantes da RMR, que é de 53,38% (1.989.344), enquanto que o sexo masculino representa 46,62% (1.737.630) da população da região (IBGE, 2022).

A pesquisa foi feita com pessoas maiores de 18 anos e as idades dos participantes variaram entre 18 anos e 73 anos. A pirâmide etária com a distinção entre os participantes, por sexo, está representada no gráfico 4, onde é possível observar a predominância de duas faixas etárias: a dos 20 anos aos 29 anos, com 17 participantes, e a dos 30 anos aos 39 anos, com 21 participantes. Essas faixas etárias compreendem a População Economicamente Ativa (PEA), ressaltando a relação do uso dos transportes coletivos com o acesso ao trabalho e à busca por empregos nesses segmentos etários de jovens e de adultos.

Gráfico 4 - Faixa etária dos participantes por sexo

Fonte: elaboração própria, 2024.

De fato, as viagens realizadas por transporte público coletivo têm como principal destino o deslocamento casa-trabalho. A última pesquisa Origem-Destino da RMR, realizada em 2017, mostrou que cerca de 64% dos entrevistados que utilizavam o ônibus e/ou metrô como o principal meio de transporte tinham como destino principal o trabalho (Pernambuco, 2018). No nosso caso, das 38 respostas obtidas pelos questionários, 27 citam o deslocamento casa-trabalho como o destino das viagens, seguido do deslocamento casa-estudo com 22 respostas, ver o gráfico 5.

Gráfico 5 - Destino das viagens dos participantes

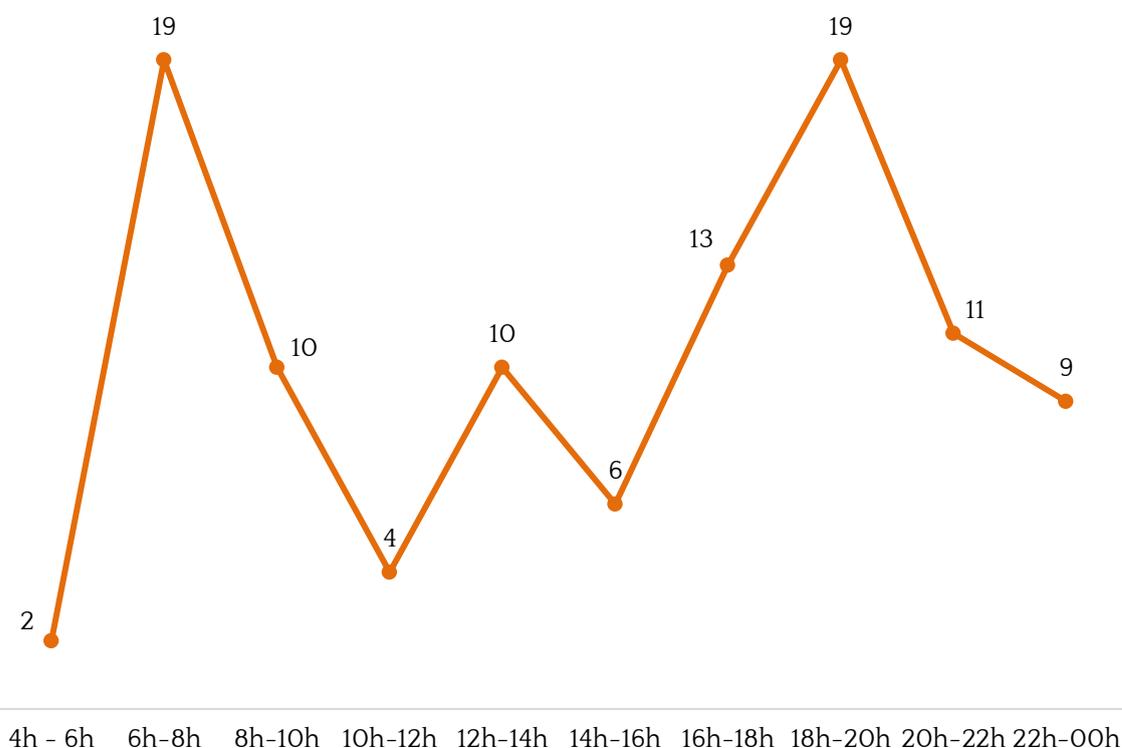
Fonte: elaboração própria, 2024.

Vale ressaltar que as respostas que geraram o gráfico 5 podiam considerar mais de uma alternativa, havendo a possibilidade dos 38 participantes marcarem mais de uma opção de resposta, conforme aconteceu.

Os dados do gráfico 5 dialogam com os resultados da referida pesquisa OD realizada na RMR, que considerou trabalho e educação como os destinos mais significativos das viagens realizadas (Pernambuco, 2018). Do mesmo modo, na nossa pesquisa, outros destinos foram citados, como o acesso aos estabelecimentos de compras, unidades médicas, espaços com atividades de lazer e os lugares de interações sociais com familiares e amigos¹⁸. Mesmo assim, esses destinos não superaram as viagens voltadas para as atividades de trabalho e de estudos.

A própria distribuição das viagens do STPP/RMR revela a prioridade na oferta do serviço de transporte, que é o deslocamento da população para o trabalho. O gráfico 6 mostra que os horários de uso do transporte público coletivo mais citados pelos usuários foram entre 06h e 8h da manhã e entre 18h e 20h da noite, ou seja, horários que correspondem, respectivamente, à entrada e à saída dos trabalhadores aos seus postos de trabalho.

Gráfico 6 - Horários de uso do STPP/RMR mencionados pelos participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

¹⁸ As informações contidas no gráfico 5 foram retiradas das respostas da questão 18 do formulário (Apêndice III), onde os participantes puderam marcar mais de uma opção dentre as alternativas.

Sobre a frequência de uso, das 38 respostas, 17 marcaram a frequência de uso semanal, correspondendo aos cinco dias úteis da semana, que vão de segunda-feira a sexta-feira, ver o gráfico 7. Esses dados reforçam a necessidade diária dos usuários pelo serviço de transporte público coletivo.

Gráfico 7 - Frequência de uso



Fonte: elaboração própria, 2024.

De acordo com o último relatório anual, divulgado pelo Consórcio de Transporte Metropolitano Grande Recife, a média diária de passageiros transportados pelo STPP/RMR, nos dias úteis de 2020, correspondia a 25,93% da população estimada da RMR (CTM/Grande Recife, 2022a). Os dados desse último relatório foram baseados no cenário pandêmico de COVID-19, que teve as suas particularidades, como o isolamento social e a queda no uso do serviço de transporte público coletivo.

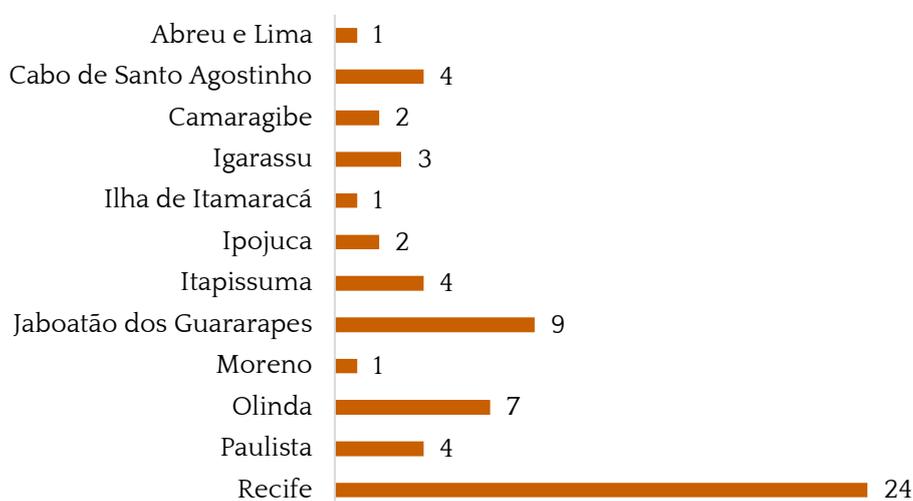
No relatório anterior ao ano de 2020 o percentual apresentado foi de 43,19% da população da RMR (CTM/Grande Recife, 2019). Esse expressivo percentual de usuários do STPP/RMR destaca uma característica comum de municípios que formam a área metropolitana: a dependência com relação a uma centralidade bem servida de equipamentos urbanos e de serviços coletivos.

O conceito de área metropolitana adotado neste estudo considera a interdependência dos municípios que compõem a mancha urbana conurbada, integrada pela rede viária. Essa perspectiva está associada ao que figura o Estatuto da Metrôpole, Lei nº 13.089/2015, conforme segue a descrição:

A área metropolitana é a representação da expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território (Brasil, 2015a, art. 2º, § VIII).

A RMR apresenta uma conurbação que compreende a cidade do Recife e os municípios limítrofes de Jaboatão do Guararapes, Olinda, Paulista e Camaragibe, mas a sua extensão compreende 14 municípios, conforme vimos no capítulo anterior. Para esta pesquisa, consideramos a abrangência de toda a RMR como critério de inclusão das respostas, identificando moradores de 12 municípios da RMR, com destaque para Recife, que obteve o maior número de participantes, ver o gráfico 8.

Gráfico 8 - Municípios de residência dos participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

Optamos por adotar uma amostra aleatória e, por consequência, não houve participantes dos municípios de Araçoiaba e de São Lourenço da Mata. Mas, a análise visa contemplar a discussão do STPP/RMR como um todo, até porque, mesmo havendo particularidades em cada município, os usuários partilham de dificuldades de mobilidade semelhantes.

Quando perguntados sobre as condições do transporte interferirem no cotidiano das pessoas, a maioria das respostas foi sim, ou seja, o transporte está diretamente relacionado ao cotidiano das pessoas, e as condições de deslocamento, no transporte público coletivo, afetam o dia a dia delas de diversas maneiras.

Dessa forma, os participantes elencaram situações vivenciadas, no transporte público coletivo da RMR, que consideram muito insatisfatórias. Dentre essas situações, elencamos 14 itens que foram considerados como os aspectos que mais influenciam no deslocamento dos usuários. Esses itens correspondem aos atributos

que interferem na qualidade do serviço prestado e que carecem de melhorias. O quadro 5 mostra os 14 atributos levantados pelos usuários e o número de respostas dadas para cada um deles.

Quadro 5 - Atributos que comprometem a qualidade do STPP/RMR, segundo os participantes

Descrição	Número de respostas
Número de pessoas dentro dos veículos (Superlotação)	31
Tempo de espera na parada	26
Tempo de espera nos Terminais Integrados	20
Tempo de trajeto	20
Segurança pública	20
Conforto dos veículos	16
Valor da tarifa	15
Viagens interrompidas por falhas mecânicas	15
Risco de acidentes	13
Integração temporal	12
Comércio ambulante	8
Distância entre as paradas	6
Ausência de conexão entre terminais	1
Motoristas que queimam a parada	1

Fonte: elaboração própria, 2024.

Na sequência, falaremos sobre cada um desses itens, considerando as respostas dos participantes e a ordem estabelecida no quadro 5, que indica a quantidade de vezes em que os atributos foram mencionados pelos participantes da pesquisa.

3.1.1 A superlotação

O grande número de pessoas dentro dos veículos foi o principal aspecto que os participantes da pesquisa relacionaram com a interferência na qualidade do transporte público coletivo. A participante 18 escreve que está insatisfeita com o serviço do STPP/RMR e chama atenção para as condições de deslocamento:

“Eu não estou satisfeita com o serviço, não mesmo. É um desrespeito. As condições são desumanas na condução da população (os navios que traziam os povos escravizados foram transformados nos coletivos que transportam os trabalhadores, nas condições similares)” (Participante 18, resposta obtida no dia 16 jun. 2023).

A superlotação expõe a condição de humilhação que as pessoas enfrentam dentro dos transportes de massa e o trecho escrito pela participante 18 reforça a situação de desigualdade social vivida entre as classes, economicamente, mais vulneráveis.

A comparação das condições dos usuários de ônibus, trens e metrô com o

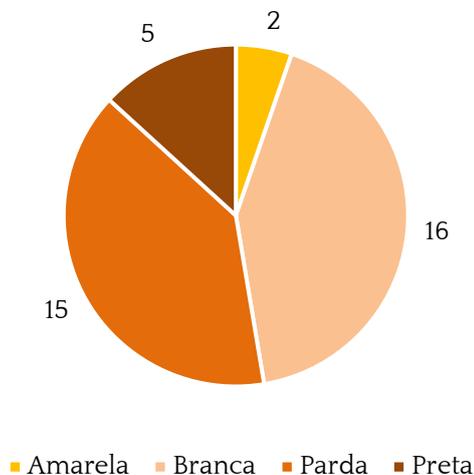
transporte dos escravos que vieram do continente africano para o Brasil, no período escravocrata, citada pela participante 18 também foi descrita pelos autores Santini, Albergaria e Santarém (2021). Segundo esses autores,

O transporte coletivo é uma continuação do navio negreiro. Não é coincidência que suas principais características sejam tão parecidas: o tratamento desumano a quem é transportado, o veículo precário superlotado, a violência constante durante a viagem [...] (Santini; Albergaria; Santarém, 2021, p. 28).

A discussão racial, apresentada pelos autores, também é necessária para a compreensão da situação vivenciada pelos usuários do transporte público coletivo, pois as condições de mobilidade da população, no Brasil, carregam as desigualdades estruturais que marcam a esfera social.

Sobre o aspecto que envolve raça, os dados obtidos pelas respostas dos 38 questionários registraram o quantitativo maior de pessoas brancas. Porém, ao relacionarmos o número de pessoas pretas e pardas, ou seja, pessoas negras, a prevalência de participantes foi maior, ultrapassando a metade da amostra, ver o gráfico 9.

Gráfico 9 - Raça dos participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

Além de ser um problema técnico-operacional do transporte público coletivo, a superlotação expõe questões sociais, como os conflitos de classe e de raça, e também questões que envolvem a saúde pública. A participante 26 relata que já vivenciou situações ruins no serviço do STPP/RMR, e que a superlotação repercute na sua saúde.

“Quando pegava o metrô nos horários das 6h da manhã eu passava mal constantemente tanto que tive que mudar o horário da faculdade. Eu sofro de fibromialgia e de endometriose, o transporte é muito apertado, não há

lugares para sentar e doía muito quando eu recebia empurrões das pessoas tentando entrar no metrô. Ainda há isso no horário das 8h da manhã, mas não a ponto de eu ter que ir ao hospital” (Participante 26, resposta obtida no dia 17 jun. 2023).

Podemos ver que a questão dos transportes envolve vários temas, por isso é tão necessário discuti-la em uma perspectiva transdisciplinar. As condições de deslocamento pelo transporte público coletivo ressaltam as disparidades que atravessam as noções de raça, de gênero e de qualidade vida. Tudo isso porque as relações de poder sobre o tempo, o espaço e o dinheiro estão representados nesta atividade cotidiana e que também é social.

3.1.2 O tempo de espera na parada

O tempo e o espaço “são categorias básicas da existência humana” (Harvey, 1992, p. 187) e, na mobilidade das pessoas, elas seguem indissociáveis. O tempo de espera aqui mencionado refere-se ao tempo cronometrado e também ao tempo percebido, pois o seu entendimento é diverso e está imbricado na experiência de cada indivíduo.

O tempo de espera pelo ônibus e/ou trem foi o segundo item mais mencionado pelos usuários que participaram desta pesquisa. Esse tempo pode estar associado à distribuição das viagens, à quantidade de veículos disponíveis nas linhas e à demanda de usuários existente. A experiência de tempo perdido também pode estar relacionada à perda do veículo no momento em que o usuário se aproxima da parada, à perda do veículo porque não foi possível embarcar nele, devido a superlotação, ou à sensação de insegurança durante a espera na parada.

Esse tempo de espera tanto pode ser refletido no ponto de embarque na rua ou, até mesmo, dentro dos Terminais Integrados. Nos TI, durante as horas de pico, a superlotação é frequente e nas demais horas do dia é possível observar muitos ônibus estacionados e sem uso, conforme mostram as figuras 13 e 14.

Figuras 13 e 14 - Ônibus estacionados no TI Barro e no TI Pelópidas Silveira



Fonte: Marília Silva, 5 nov. 2023; 15 fev. 2024.

A participante 26 destaca a dificuldade de pegar ônibus e trem ocasionada pela demora do tempo de espera.

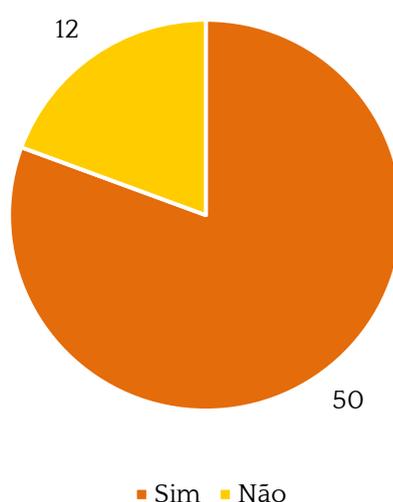
“O ônibus muitas das vezes demora e esse é o meio que eu me desloco para os hospitais, as vezes que eu estou doente, e é muito ruim ficar esperando o ônibus e ele não chegar para eu ter que ir a uma emergência. Também ao pegar o trem da Estação Cajueiro Seco meu braço ficou preso nas portas, as pessoas tiveram que abrir a porta por dentro para que meu braço saísse, tendo em vista que o trem estava partindo, ou seja, se locomovendo mesmo com meu braço na porta” (Participante 26, resposta obtida no dia 17 jun. 2023).

Desse modo, podemos notar que a qualidade de deslocamento no transporte público coletivo está ligada às condições de disponibilidade dos veículos, onde o controle na oferta repercute no controle do tempo de viagem dos usuários, no conforto e segurança durante as viagens e na exposição aos riscos de acidentes e empurrões.

3.1.3 O tempo de espera nos Terminais Integrados

De acordo com as respostas obtidas na aplicação dos formulários, mais de $\frac{3}{4}$ dos participantes utilizam os Terminais Integrados do STPP/RMR, um valor bastante expressivo e que nos chamou atenção, ver o gráfico 10.

Gráfico 10 – Relação entre o número de participantes que utilizam e não utilizam os Terminais Integrados



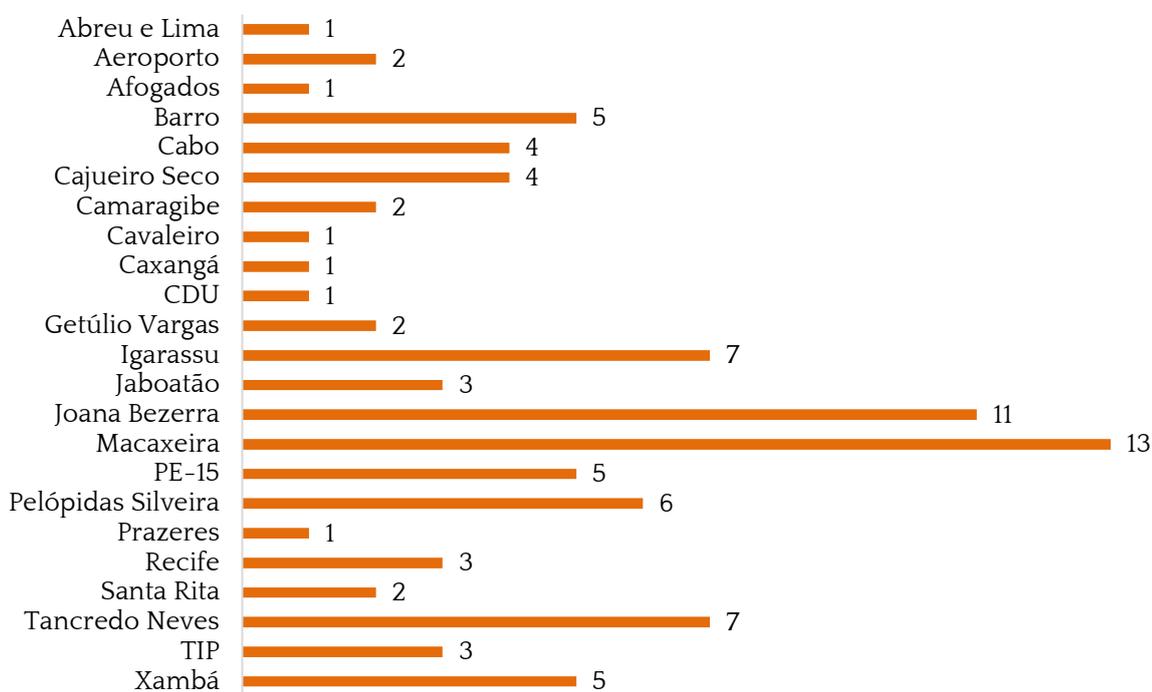
Fonte: elaboração própria, 2024.

Os Terminais Integrados, estabelecidos no STPP/RMR, foram criados para viabilizar o Sistema Estrutural Integrado (SEI), de modo que as suas estruturas físicas garantissem a conectividade entre as linhas de ônibus e de trem, e a integração entre as linhas formadoras do sistema tronco-alimentador, representadas na figura 11, do

capítulo 2, e classificadas em cinco funções: interterminal, radial, perimetral, alimentadora e circular (CTM/Grande Recife, 2013a).

Dos 27 TI existentes, os participantes mencionaram 23 TI, com destaque para os terminais da Macaxeira, com 13 usuários participantes, e Joana Bezerra, com 11 participantes; os dados obtidos estão representados no gráfico 11. Essa realidade mostra que a maioria das viagens feitas pelos usuários são realizadas dentro do sistema tronco-alimentador, ou seja, há troca entre mais de um veículo, sendo os TI a integração física que permite essa interação entre as linhas de ônibus e as linhas de trens, até os dias atuais.

Gráfico 11 - Terminais Integrados utilizados pelos participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

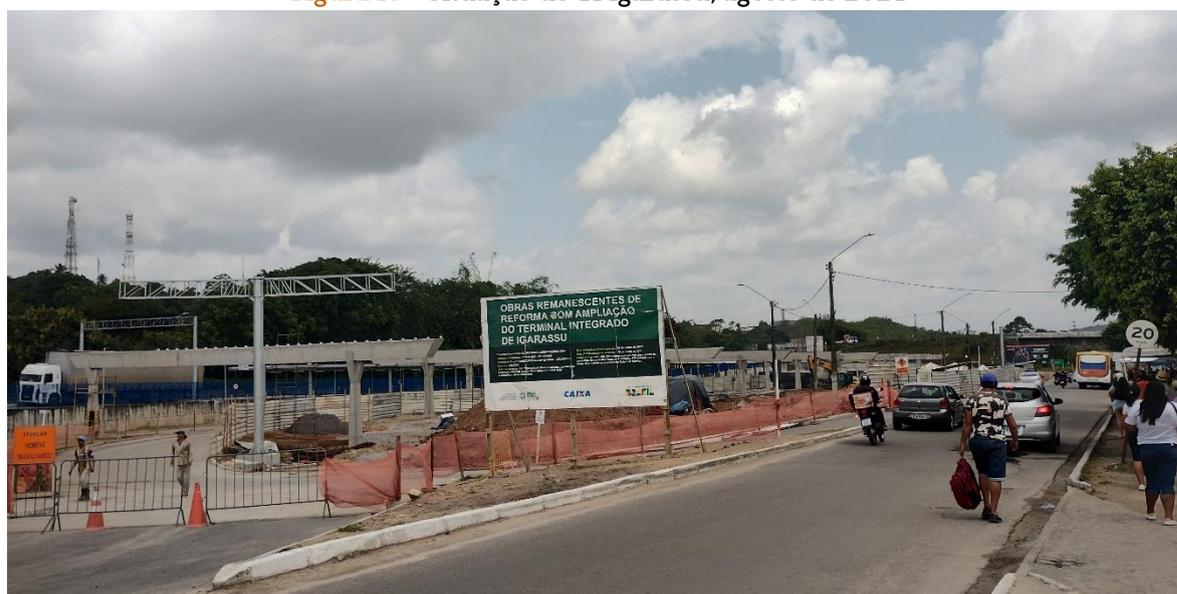
Mas o tempo gasto nessas baldeações foi um aspecto negativo bastante mencionado pelos participantes. A troca obrigatória de ônibus para concluir os seus percursos junto com o tempo de espera entre eles são um gargalo para o deslocamento das pessoas, interferindo no tempo de viagem e na qualidade do deslocamento.

A infraestrutura das integrações é um aspecto bastante crítico, principalmente, no que tange a sua manutenção. As obras de adequação do TI Igarassu, por exemplo, estão em andamento desde 2017. A placa que aparece na figura 15 data o início da obra, em 01/12/2017, e o término, em 21/11/2019, mas esse prazo não foi cumprido.

Figura 15 - Obras de ampliação do TI Igarassu

Fonte: Marília Silva, 2018.

Já a figura 16, registrada em agosto de 2024, mostra que houve a substituição da placa com as informações da obra, sinalizando a ocorrência de um novo processo licitatório para a conclusão das obras de adequação do terminal. A assinatura do novo contrato data 29/06/2021 e o prazo de vigência de oitocentos e cinquenta dias. Ou seja, a nova previsão de conclusão da obra teve como prazo o mês de novembro de 2023. Mas, até o término desta pesquisa, a obra ainda não tinha sido concluída. Uma situação que dificulta a operação do SEI e repercute na qualidade do serviço ofertado ao usuário.

Figura 16 - Situação do TI Igarassu, agosto de 2024

Fonte: Marília Silva, 15 ago. 2024.

3.1.4 O tempo de trajeto

O tempo gasto com o deslocamento diário é um indicador muito importante na qualidade dos serviços de transporte. Segundo Costa (2020), o atributo de confiabilidade envolve os índices de cumprimento da viagem, de cumprimento do intervalo, de quebra do veículo e de cumprimento da frota. Esses índices interferem no alcance da qualidade do serviço de transporte prestado.

Nesta pesquisa, os participantes citaram a insatisfação com o serviço, principalmente, no que cabe ao tempo de trajeto, que é a soma do tempo gasto com os percursos de origem até o destino de sua viagem. E este tempo de trajeto está relacionado ao atributo de confiabilidade tratado por Costa (2020), ao referir-se aos aspectos de regularidade, de continuidade e de atualidade.

Dentre as respostas obtidas na questão 27: “Você acredita que as condições de transporte interferem no seu cotidiano? De que forma?” (Apêndice III), podemos destacar a situação exposta pela participante 26, que relatou os problemas com o tempo despendido em seu deslocamento e as condições dos veículos ofertados. Ela escreveu o seguinte:

“As condições do transporte interferem de forma negativa, pois para pegar o ônibus, por exemplo 208 [Nossa Senhora da Conceição/TI Jaboatão], é cerca de 40 minutos. Sempre está lotado por conta do tempo que leva para chegar, causando desconforto. As pessoas passam mal dentro do ônibus. O metrô é da mesma forma, é muito lento e sempre quebra. O ônibus 116 [Circular (Príncipe)] também demora muito para chegar até a integração, cerca de 20 a 30 minutos. Eu sempre chego atrasada no trabalho por conta das interferências que ocorre no deslocamento do transporte” (Participante 26, resposta obtida no dia 17 jun. 2023).

Para as mulheres, esse tempo perdido nos transportes repercute no tempo de trabalho dedicado às atividades domésticas, principalmente, porque as desigualdades nas relações de gênero acabam por cobrar papéis diferentes no desempenho do cuidado familiar e das tarefas do lar.

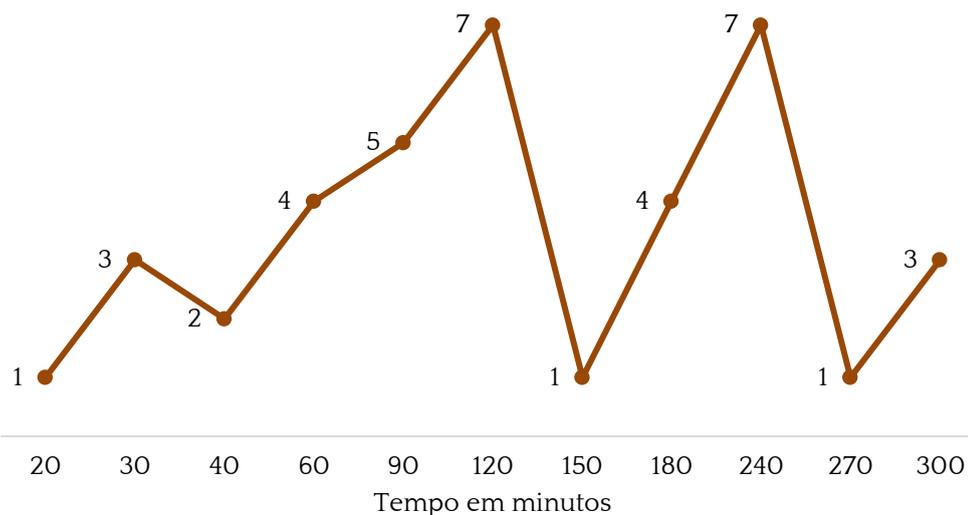
Os autores Pero e Stefanelli (2015), mencionam que o tempo de deslocamento repercute na jornada de trabalho e, conseqüentemente, na qualidade de vida das pessoas. Segundo eles,

O tempo de deslocamento de casa ao trabalho é fator crucial na qualidade de vida, na medida em que afeta a jornada cotidiana do trabalhador. Assim, a mobilidade urbana exerce uma influência indireta, mas significativa, sobre o bem-estar (Pero; Stefanelli, 2015, p. 368).

Nas respostas obtidas pelos formulários, identificamos que a maioria dos participantes gastam mais de 60 minutos, por dia, nos seus deslocamentos. A predominância do tempo gasto foi de 120 minutos e de 240 minutos, por dia, o que

é bastante significativo. O gráfico 12 mostra esses resultados, assim como também é possível ver casos em que o tempo de deslocamento atinge 300 minutos, ou seja, 5 horas, por dia. Esse tempo representa quase $\frac{1}{4}$ das horas de um dia, aspecto bastante expressivo no consumo do tempo das pessoas, conforme mencionado por Pero e Stefanelli (2015).

Gráfico 12 - Tempo gasto nos deslocamentos



Fonte: elaboração própria, 2024.

Os autores Silva e Rodrigues (2018) enfatizam o aumento no número de pessoas que gastam mais tempo nos deslocamentos pendulares, sobretudo, a população que se desloca por transporte público nas regiões metropolitanas.

Na maioria das grandes metrópoles brasileiras, um maior número de pessoas leva cada vez mais tempo em seus deslocamentos diários entre casa e local de trabalho. [...] Para aqueles que utilizam o transporte público, a todas essas dificuldades soma-se o alto preço das tarifas, complicador ainda maior no caso de mercados de trabalho organizados na escala metropolitana e que exigem deslocamentos gradativamente distantes, baldeações e trocas intermunicipais (Silva; Rodrigues, 2018, p. 102).

Conforme já foi dito, a fragmentação das viagens acaba dificultando o deslocamento das pessoas e aumentando o tempo de trajeto, sobretudo, daqueles que vivem na periferia das metrópoles.

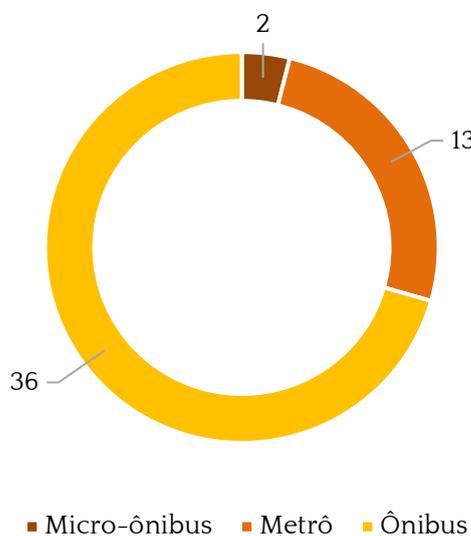
3.1.5 A segurança pública

A violência no transporte público coletivo é marcada por casos de furtos, roubos, agressões físicas e verbais, assédios e tantas outras situações ruins enfrentadas pelos usuários. No estudo de Sousa *et al.* (2017), os autores avaliaram os

fatores espaciais relacionados ao roubo em ônibus, na cidade de Salvador. Os resultados da pesquisa indicaram que os principais fatores que favoreceram as ações criminosas foram a ausência de policiamento e a proximidade dos pontos de parada a locais que facilitaram a fuga (Sousa *et al.*, 2017).

No nosso caso, a violência também é maior dentro dos ônibus, até porque ele representa o principal meio de transporte utilizado pelos usuários o STPP/RMR, haja vista que a rede de trens está cada vez mais reduzida (Pernambuco, 2018). No gráfico 13, podemos ver que, das respostas obtidas pelos formulários, as viagens por ônibus obtiveram o maior número de usuários, com 36 respostas.

Gráfico 13 - Viagens por modo de transporte do STPP/RMR



Fonte: elaboração própria, 2024.

Ao analisar a percepção dos usuários após a implantação do BRT na RMR, o Instituto de Política de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil) (2017, p. 7) identificou que “os itens que tiveram pior avaliação foram: segurança na viagem, lotação no veículo e disponibilidade do serviço nos finais de semana e à noite”. No aspecto sobre segurança contra roubos, furtos e violência, 55% dos participantes, usuários do corredor Leste-Oeste, alegaram que a situação estava igual, pior ou muito pior do que antes (ITDP Brasil, 2017). No corredor Norte-Sul, o percentual das respostas negativas foi ainda maior, chegando a 86% (ITDP Brasil, 2017).

No caso das respostas dadas pelos participantes desta pesquisa, a violência nos ônibus também é um fator que gera insegurança e repercute na saúde das pessoas. “Já presenciei assédio, brigas, racismo, violência”, destaca a participante 4 (resposta obtida no dia 15 jun. 2023). A violência também marca as desigualdades sociais, que marginalizam as pessoas pela classe, pelo gênero e pela raça.

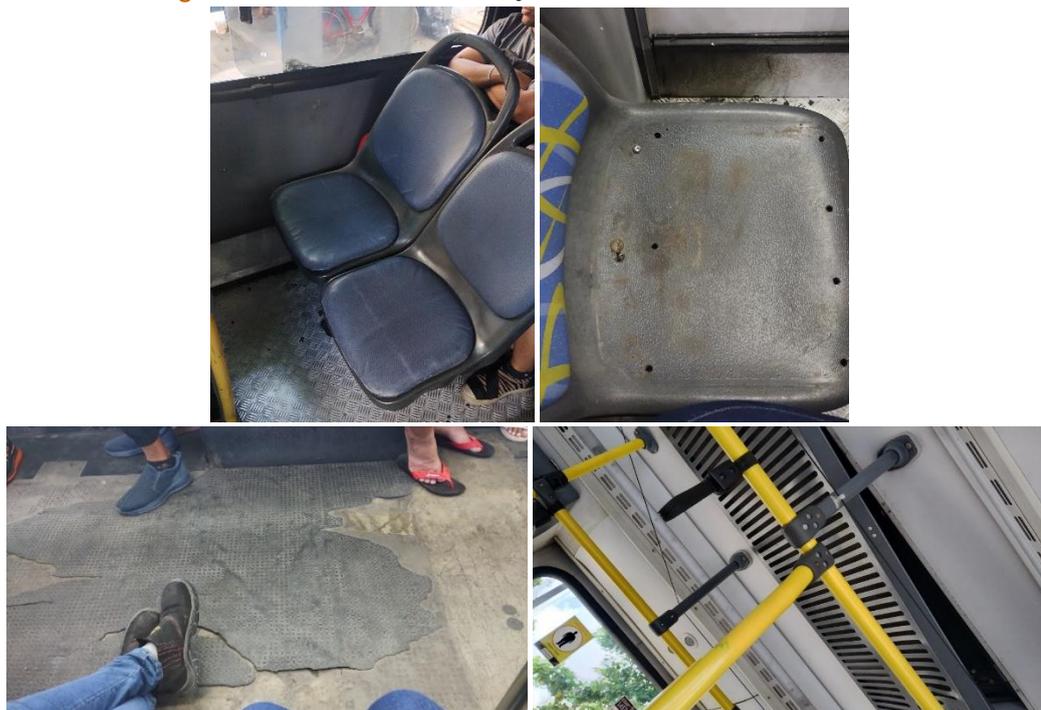
“Já presenciei brigas, inclusive de motorista com passageiro que se agrediram fisicamente [...] Brigas de torcidas [...]”, diz a participante 8 (resposta obtida no dia 15 jun. 2023). As agressões contra motoristas e trabalhadores do STPP/RMR são reportadas nos jornais, frequentemente, o que mostra que esses profissionais também estão sujeitos à violência tanto de pessoas más intencionadas, quanto de usuários em circunstâncias de estresse.

3.1.6 O conforto dos veículos

Além da superlotação, a situação física dos veículos foi um aspecto criticado pelos usuários. A participante 3 diz está insatisfeita com o serviço de transporte e reclama: “acho o transporte cada dia pior, a situação precária dos veículos, a baixa frota, a superlotação, o tempo de viagem e o tempo de espera. A impressão é de que só piora, com o passar do tempo” (resposta obtida no dia 15 jun. 2023). A insatisfação com o serviço do STPP/RMR é um dos reflexos diante das condições de uso dos transportes, gerando desconfortos físicos e emocionais nos usuários.

Durante as observações dentro dos ônibus e dos trens pudemos registrar algumas situações que corroboram as falas dos usuários. As figuras 17, 18, 19 e 20 mostram, respectivamente, assentos quebrados nas linhas de ônibus 202 e 207, falta de manutenção no piso do trem da Linha Sul e ar-condicionado sem funcionar na linha de ônibus 1963.

Figuras 17, 18, 19 e 20 - Condições dos veículos do STPP/RMR



Fonte: Marília Silva, 17 nov. 2023; 13 nov. 2023; 11 out. 2023.

Uma das participantes relata sobre as condições dos transportes que utiliza e como isso interfere no seu bem-estar. “Fico estressada, suada, a roupa toda amassada porque só tem ônibus lotado, sem falar do mal cheiro. Acredito que, sequer, fazem a higienização do coletivo” (Participante 16, resposta obtida no dia 16 jun. 2023). Com a necessidade de cumprir os seus compromissos, a população segue enfrentando situações desagradáveis e desconfortáveis dentro dos veículos.

3.1.7 O valor da tarifa

Em muitas cidades do Brasil, a gratuidade em todas as tarifas do transporte público coletivo não é realidade. Em 2019, o autor Santini identificou 14 municípios brasileiros com a Tarifa Zero¹⁹. Em 2023, esse número cresceu para 88 cidades (NTU, 2023). Apesar desse crescimento, os valores mostram que o número de cidades com a Tarifa Zero no transporte público coletivo, ainda é pequeno para o quantitativo de municípios brasileiros, que atualmente é de 5.570 municípios (IBGE, 2022).

Na RMR, o Passe Livre (gratuidade no uso das linhas de ônibus e de trem) só atende a alguns grupos de usuários: os estudantes da Rede Pública Estadual de Ensino, alunos cotistas da Universidade de Pernambuco (UPE), pessoas com deficiência e idosos maiores de 65 anos (Pernambuco, 2013; 2015; Brasil, 2003). Esse último grupo está respaldado pelo Estatuto da Pessoa Idosa, Lei nº 10.741/2003, que assegura “[...] a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos [...]” aos maiores de 65 anos (Brasil, 2003, art. 39)

Existe também a meia passagem, que é destinada aos estudantes, de modo geral. Essa gratuidade foi, em um primeiro momento, estabelecida pela Lei estadual nº 5.703/1965, que concedeu o desconto de 50% das passagens para os estudantes de seis municípios pernambucanos (Pernambuco, 1965).

Fica concedido aos estudantes residentes nos municípios de Olinda, Paulista, Camaragibe, São Lourenço da Mata, Jaboatão e Cabo um abatimento de 50% sobre o preço das passagens pagas nos auto-ônibus sob a fiscalização do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Pernambuco, mediante a exibição da respectiva carteira de identidade (Pernambuco, 1965, art. 1º).

E em 1998, esse abatimento foi ampliado para os estudantes residentes de todos os municípios da RMR (Pernambuco, 1998).

O Sistema de Transporte Público de Passageiros não poderá subsidiar a

¹⁹ Agudos (SP), Anicuns (GO), Eusébio (CE), Itatiaiuçu (MG), Ivaiporã (PR), Holambra (SP), Macatuba (SP), Maricá (RJ), Monte Carmelo (MG), Muzambinho (MG), Pitanga (PR), Potirendaba (SP), Silva Jardim (RJ) e Wenceslau Braz (PR) (Santini, 2019).

gratuidade ou abatimento no preço da passagem, exceto para os seguintes benefícios de natureza social já concedidos: [...] aos estudantes residentes nos municípios da Região Metropolitana do Recife, em cumprimento à Lei Estadual de nº 5.703/65, que concede abatimento de 50% (cinquenta) por cento sobre o preço de passagens (Pernambuco, 1998, art. 3º, § II).

A cobrança da tarifa para o restante da população é aplicada com algumas variações, a depender da linha e do tipo de transporte. A tabela 4 mostra a evolução do preço das tarifas entre os anos de 1994 até 2024. Podemos ver que, mesmo com a recente unificação dos Anéis A e B (agora chamado Bilhete Único), há segregação de algumas linhas de transportes.

Tabela 4 - Evolução das tarifas do STPP/RMR, em reais (R\$), de 1994 a 2024

Data de reajuste	1º Anel A	2º Anel B	3º Anel C	Opcional D	Elétrico E	F/E4****	A1 G	Trem
01/07/1994	0,35	0,52	0,70	0,70 e 1,00	0,30	-	-	0,28
01/07/1995	0,45	0,67	0,90	0,90; 1,30 e 2,00	0,40	-	-	0,40
01/07/1996	0,55	0,85	1,10	1,10 e 2,00	0,50	-	-	0,40
26/11/1997	0,65	1,00	1,20	1,20 e 2,30	0,60	-	-	0,50
01/06/1999	0,75	1,20	1,40	2,00	0,70	-	-	0,60
19/08/2000	0,80	1,30	1,50	1,00	0,75	-	-	0,60
25/08/2001	0,90	1,40	1,60	1,10	0,85	-	0,70	0,70
28/11/2002	1,05	1,60	1,80	1,25	0,95	-	0,70	0,80
19/04/2003	1,30	2,00	2,20	1,55	1,20	-	0,85	0,80
24/11/2004	1,50	2,30	E1*	1,80	1,40	-	1,00	0,80
13/11/2005	1,65	2,50	2,60	2,00	1,65	4,60	1,10	1,00
13/05/2006	1,60	2,45	3,00	1,95	-	4,60	1,05	1,00
14/01/2008	1,75	2,60	3,25	2,10	-	5,80	1,15	1,30
26/01/2009	1,85	2,80	3,45	2,25	E2***	6,10	1,20	1,40
09/01/2011	2,00	3,10	3,75	2,45	9,80	6,70	1,30	1,50
22/01/2012	2,15	3,25	4,00	2,60	10,50	7,10	1,10	1,60
06/01/2013	2,25	3,45	4,20	2,75	11,00	7,50	1,50	1,60
20/06/2013	2,15	3,35	4,10	2,65	10,90	7,40	1,40	1,60
11/01/2015	2,45	3,35	4,60	2,65	12,00	8,20	1,60	1,60
15/01/2016	2,80	3,85	5,25	3,00	13,10	9,40	1,85	1,60
15/01/2017	3,20	4,40	6,00	3,45	15,60	10,70	2,10	1,60
02/03/2019	3,45	4,70	6,45	E3**	16,75	11,45	2,25	2,60
07/02/2021	3,75	5,10	7,00	4,70	18,25	12,50	2,45	4,25
13/02/2022	4,10	5,60	7,70	5,15	20,05	13,70	2,70	4,25
03/03/2024	4,10	-	7,70	5,15	20,05	13,70	2,70	4,25

Fonte: *site* do CTM/Grande Recife, 2022; Bilhete, 2024.

*Em 2004 o Anel C foi extinto, mas as linhas 064, 072, 160, 214, 224, 229 e 342 permaneceram com a tarifa diferenciada. **Linha 041. ***A linha 195 foi criada em 2011. ****Linha 191.

As linhas do grupo E (E1, E2, E3 e E4), conforme foi falado no capítulo anterior, são as mais caras. Elas fazem parte do Sistema Complementar e não se integram com o SEI. Podemos ver, ainda na tabela 4, que o preço da tarifa do trem ultrapassou, em 2021, o valor do Anel A.

Os participantes desta pesquisa mencionaram a insatisfação com o valor das

tarifas do STPP/RMR, afirmando que o preço cobrado é superior à qualidade do serviço. A participante 6, escreveu o seguinte: “Eu estou insatisfeita com o transporte. É muito caro para um péssimo serviço e depois da retirada dos cobradores piorou” (resposta obtida no dia 15 jun. 2023). A retirada de custos fixos, como a função do cobrador, em 2020, não reduziu o preço da passagem e complicou o processo de pagamento dentro dos ônibus para as pessoas que não possuem o cartão eletrônico e pagam com dinheiro.

O Vale Eletrônico Metropolitano (VEM), implantado em 2009²⁰, é o principal meio de acesso ao STPP/RMR, com ele os usuários validam a sua passagem e a catraca é liberada. O público que tem direito ao acesso gratuito realiza um cadastro pelo sistema *on-line* e recebe o cartão físico no posto de atendimento presencial, que fica localizado no Recife. Já as pessoas que utilizam o VEM Comum pagam uma taxa de R\$ 4,00, para a aquisição do cartão, e recarregam o valor desejado nas máquinas de autoatendimento que podem ser encontradas nos TI, algumas estações de BRT e no posto de atendimento presencial. O VEM Trabalhador é emitido pelo setor de Recursos Humanos da empresa empregadora²¹.

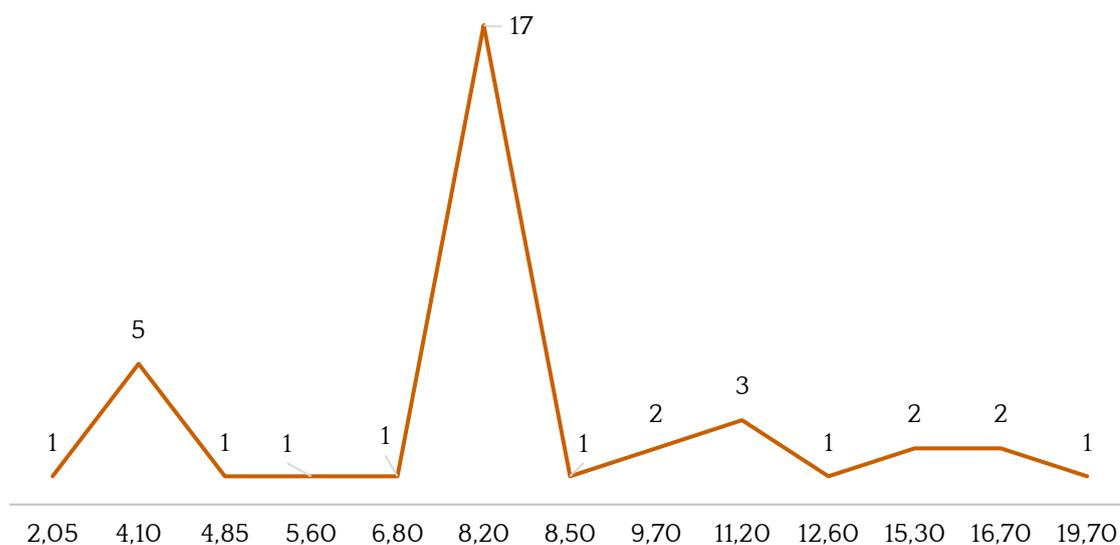
Além disso, as operações de recarga que são realizadas através do aplicativo “Cartão VEM” possuem uma taxa de serviço que varia entre R\$ 1,20 e R\$ 4,10 sobre cada operação realizada. É um custo a mais para o usuário que, além de pagar pela tarifa do transporte, tem que arcar com o serviço do cartão, exigido no acesso ao interior dos veículos.

Quando perguntado sobre os valores gastos, diariamente, com o transporte público coletivo, a maioria dos participantes respondeu que gasta R\$ 8,20, ou seja, duas passagens do Anel A. Mas o gasto diário de algumas pessoas ultrapassa R\$ 11,20 (duas passagens do Anel B), chegando até R\$ 19,70 (duas passagens do Anel B e duas passagens de trem). Esse último gasto representa, no mês, cerca de 31% do valor do salário mínimo²². O gráfico 14 mostra o gasto diário dos usuários com as passagens do STPP/RMR.

²⁰ O VEM foi implantado em substituição ao cartão estudantil Passe Fácil, no dia 04 de março de 2009, e, posteriormente, ampliou as modalidades de uso. Informação disponível em: www.granderecife.pe.gov.br. Acesso em: 26 fev. 2024.

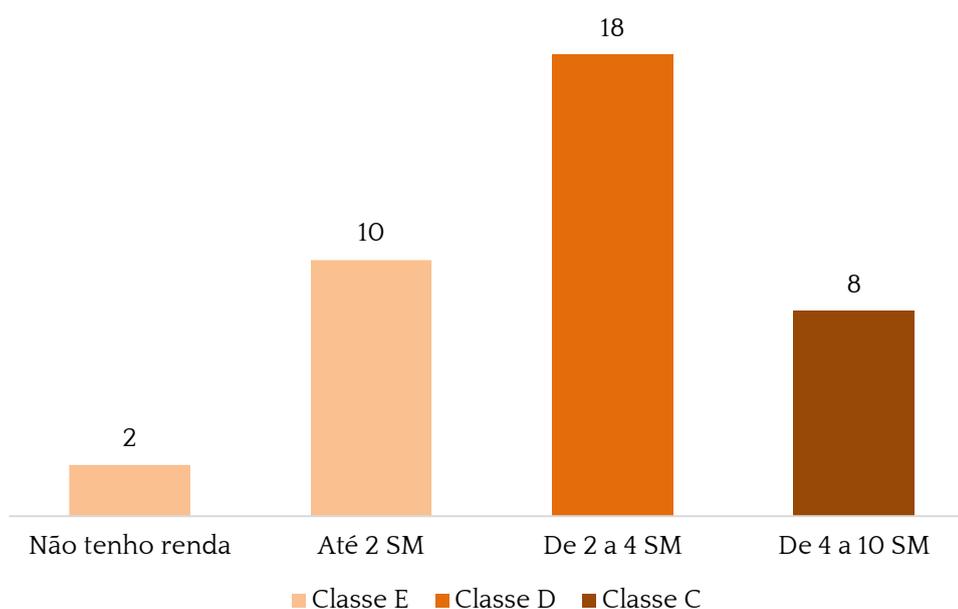
²¹ Informações disponíveis no site do CTM/Grande Recife: http://vemgranderecife.com.br/?page_id=247. Acesso em: 26 fev. 2024.

²² O salário mínimo vigente é de R\$ 1412,00 (2024).

Gráfico 14 - Gasto diário com o transporte em reais (R\$)

Fonte: elaboração própria, 2024.

O gasto com os transportes impacta, diretamente, no orçamento das famílias, principalmente, porque estamos nos referindo às classes com rendas mais baixas. A pesquisa identificou que a maioria dos usuários possui renda entre 1 e 3 salários mínimos, ver o gráfico 15. Esse aspecto é muito significativo, pois a discussão sobre classe social, aqui tratada, considera que a faixa de rendimento familiar é um indicador socioeconômico importante na discussão sobre as desigualdades socioespaciais.

Gráfico 15 - Classe social dos participantes segundo o rendimento familiar

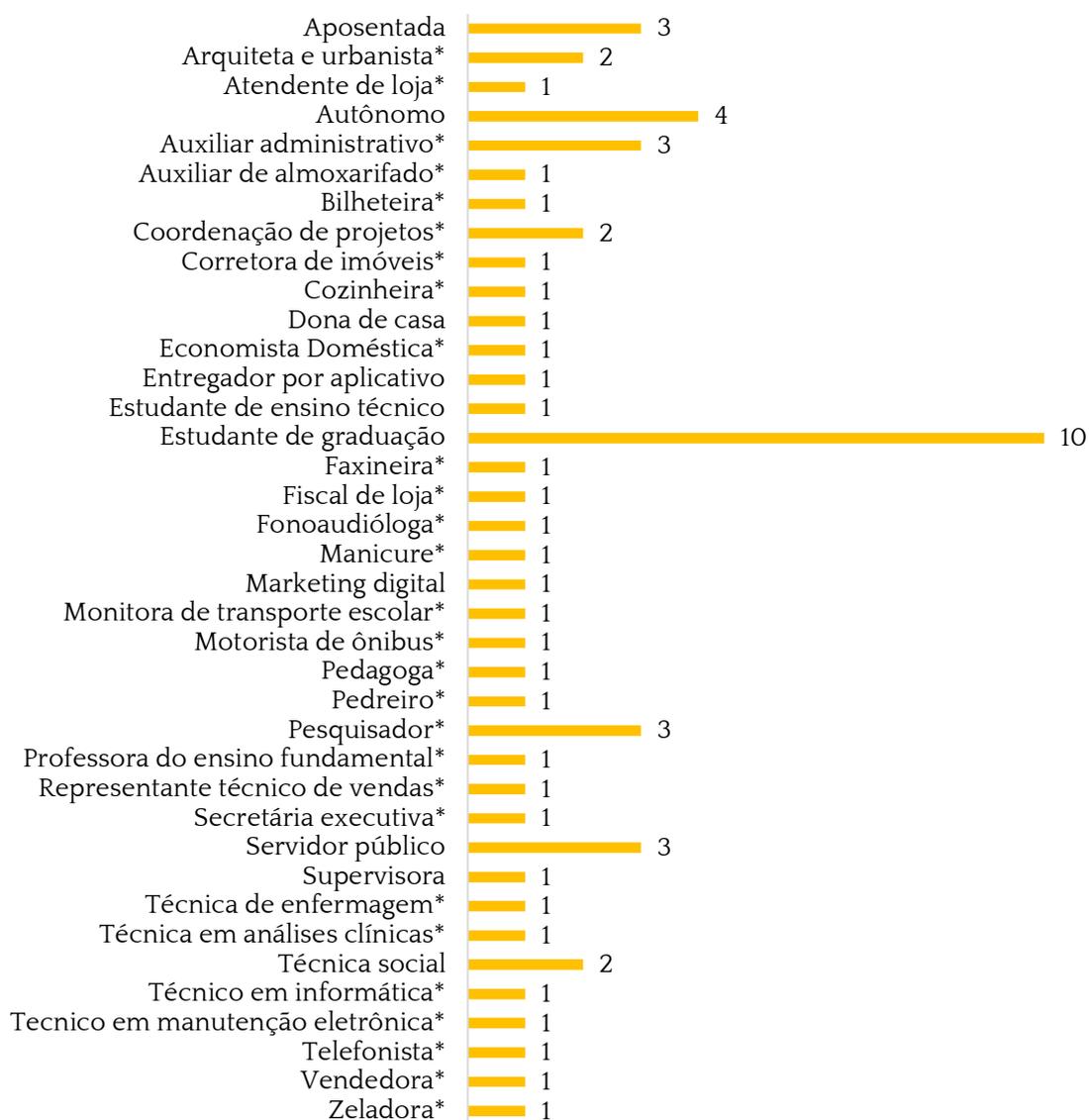
Fonte: elaboração própria, 2024.

No critério de classificação das faixas de rendimento familiar, o IBGE (2000) utiliza o número de salários mínimos (SM), por família, como unidade de diferenciação das classes, divididas em cinco frações: **E** (até 2 SM), **D** (de 2 a 4 SM), **C** (de 4 a 10 SM), **B** (de 10 a 20 SM) e **A** (acima de 20 SM). Baseado nessa classificação, na pesquisa, identificamos três faixas de rendimentos, correspondentes às classes E, D e C. Das 62 respostas, duas pessoas disseram não ter renda e três afirmaram participar de programas de transferência de renda, como o Bolsa Família²³.

As políticas de distribuição de renda têm um papel muito importante no enfretamento das desigualdades sociais, mas é preciso ampliar as formas de inclusão social. Ter uma rede de transportes com modicidade tarifária cria oportunidades de inclusão e de desenvolvimento mais equitativo.

Vemos que a maioria das pessoas não utilizam o transporte público coletivo como opção de deslocamento, mas como a única condição possível de mobilidade para grandes distâncias, devido às suas condições econômicas. Em geral, a maior parcela da renda das famílias vem do trabalho remunerado dos seus membros. Segundo o IBGE (2023b), a renda proveniente do trabalho correspondeu, em 2022, 74,5% do rendimento médio mensal real domiciliar *per capita*. Nesta pesquisa, identificamos 35 tipos de ocupações (ver o gráfico 16), todas abrangendo o setor terciário, que é o setor de prestação de serviços. As áreas identificadas envolvem comércio, educação, saúde, administração, manutenção predial, serviços domésticos e outros. Em geral, são serviços que demandam grande esforço laboral, mas que possuem baixa remuneração.

²³ Programa de transferência direta e condicionada de renda, instituído pela Lei nº 14.601/2023, destinado às famílias em situação de pobreza no Brasil (Brasil, 2023).

Gráfico 16 - Profissão/ocupação dos participantes

Fonte: elaboração própria, 2024.

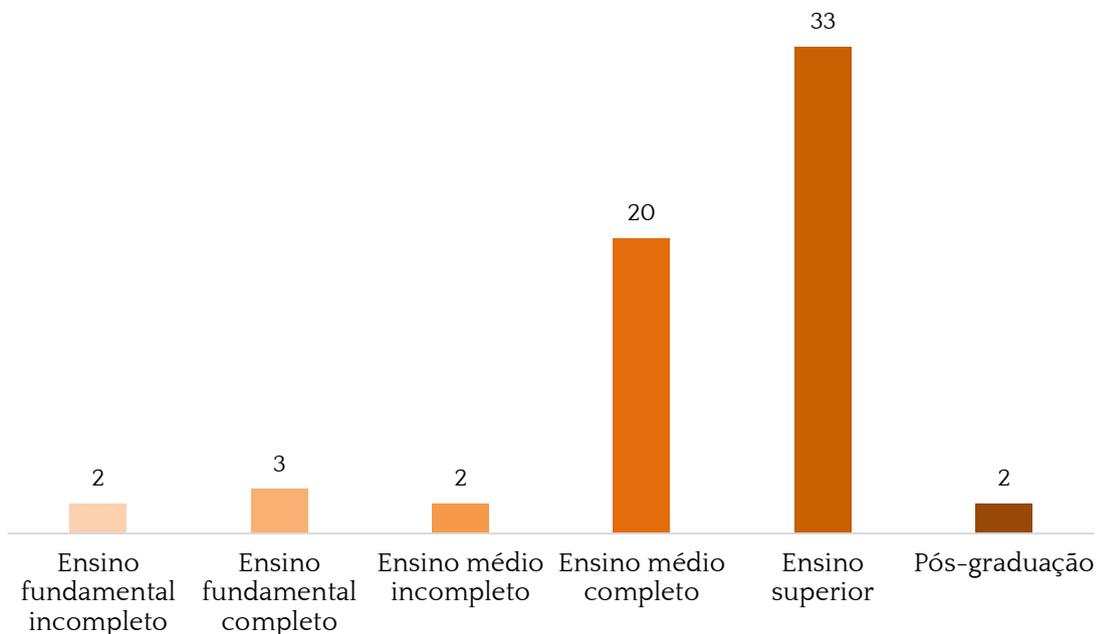
*Profissões identificadas pela Classificação Brasileira de Ocupações (CBO).

A amostra também contou com pessoas aposentadas e estudantes, esse último grupo predominou no número total de participantes (10 estudantes de graduação), conforme visto no gráfico 16. Isso revela a importância do transporte público coletivo para uma significativa parcela da população, que divide o seu cotidiano entre as atividades de qualificação profissional e as de busca por oportunidades de trabalho.

Quanto ao grau de escolaridade dos participantes, o gráfico 17 mostra que os valores estão concentrados nos níveis médio e superior (53 pessoas no total), representando mais de 80% da amostra. De acordo com o IBGE (2023a), a soma do percentual de pessoas, maiores de 25 anos, com nível médio e nível superior foi de

53,1%, em 2022. No nosso caso, a situação identificada traduz o contexto no qual a pesquisa foi realizada, o ambiente acadêmico propiciou resultados maiores, em relação aos dados nacionais.

Gráfico 17 - Escolaridade dos participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

Além disso, pudemos notar que as pessoas que responderam aos formulários da pesquisa possuem, em sua maioria (31 participantes), ensino superior; enquanto que a maioria daquelas que responderam as entrevistas (14 pessoas) possuem ensino médio (ver os Apêndices I e II). Essa diferenciação entre o perfil de ensino dos voluntários da pesquisa aponta que o tipo de amostra obtida teve interferência das técnicas de pesquisa utilizadas. Enquanto que a aplicação dos formulários eletrônicos teve maior alcance do público com grau maior de instrução, as entrevistas *in loco* possibilitaram a participação de pessoas com grau menor de instrução.

Mesmo assim, podemos ver, que ainda obtendo um alto nível de instrução, o rendimento dos participantes é baixo. Ao retratar a insatisfação com o preço pago nas tarifas do transporte público coletivo, os usuários reforçam que há um comprometimento no orçamento familiar decorrente do custo dessa mobilidade.

3.1.8 As viagens interrompidas por falhas mecânicas

Imagine que você está usando o transporte e que, durante a viagem, ele quebra. Não há outra saída, senão descer do veículo e aguardar por outro. O tempo que você programou para fazer o trajeto foi alterado, a acomodação que você estava foi esvaziada e você terá que concorrer com os passageiros do veículo quebrado e do próximo veículo por um espaço que lhe caiba. Assim é a situação vivenciada pelos usuários do STPP/RMR.

A quebra do transporte durante o percurso foi um dos aspectos ruins mencionados pelos participantes desta pesquisa. “Já tive que descer do ônibus e concluir o trajeto a pé, várias vezes, porque o ônibus quebrou”, diz o participante 38 (resposta obtida no dia 27 jun. 2023). A fala deste participante mostra que é recorrente a ocorrência de viagens interrompidas por quebras dos veículos, a figura 21 ilustra essa situação. Das 38 respostas obtidas, 15 reportaram esse problema.

Figura 21 - Ônibus quebrado e passageiros à espera de outro



Fonte: Marília Silva, 19 nov. 2021.

De acordo com o Relatório da Ouvidoria do CTM/Grande Recife, em 2022, o número registrado de reclamações sobre a falta de manutenção dos ônibus foi de 212, de um total de 3.176 reclamações (CTM/Grande Recife, 2022a). Esse valor representou 6,67% das reclamações daquele ano e esteve entre os assuntos com maiores demandas da ouvidoria. O referido relatório aponta que os casos reportados foram encaminhados para as empresas operadoras das linhas, a fim de registrar os problemas e adotar medidas para solucioná-los.

A quebra dos veículos também é um aspecto que diz respeito ao critério de confiabilidade do serviço de transporte público coletivo (Costa, 2020), repercutindo

na qualidade desse serviço. A quebra dos ônibus e dos trens é uma consequência das situações nas quais os veículos transportam os passageiros: operam sobrecarregados, obsoletos e circulam nas vias com diversos problemas de infraestruturas e sem manutenções.

3.1.9 O risco de acidentes

Quando perguntado sobre as condições do transporte interferirem no cotidiano dos passageiros, o participante 29 responde o seguinte:

“Claro, interfere sim, NEGATIVAMENTE. Ônibus sem o mínimo de conforto, cheio de pessoas, viagens de 2h que passo em pé, motoristas sem educação e que não ligam se você voa 15 metros de altura nas lombadas. HORRÍVEL!” (Participante 29, resposta obtida no dia 20 jun. 2023).

“Negativamente” e “horrível” foram as palavras destacadas pelo participante 29. Elas demonstram a intensidade da insatisfação com serviço e a sequência de ações negativas que argumentam a sua resposta. Falta conforto, longo tempo de viagem, estresse e risco de acidentes dentro dos veículos, circunstâncias essas que ameaçam a saúde física e mental dos passageiros.

O sentimento de humilhação, vergonha e desprezo atravessa a frase “não ligam de se você voa 15 metros de altura nas lombadas”. Nessas circunstâncias, considera-se que a “carga humana” que é transportada pelo transporte coletivo não é tratada como mercadoria frágil, que precisa de cuidado no seu transporte, mas como mercadoria em excesso e que pode ser carregada de qualquer maneira porque não fará diferença no destino final.

3.1.10 A insatisfação com a Integração Temporal

Em 2017, iniciou o processo de mudança na cobrança das passagens de ônibus na RMR, denominado pelos operadores de “integração temporal”, mas foi em 2021 que a sua ampliação foi intensificada. Segundo Oliveira (2013),

O conceito da integração tarifária temporal foi oportunizado com o surgimento das tecnologias de cobrança automática das tarifas (sistemas de bilhetagem eletrônica) e tem a vantagem de se adaptar à dinâmica de deslocamento da população usuária do serviço de transporte coletivo (Oliveira, 2013, p. 3).

A ideia de trocar de veículo durante o percurso, mas pagando uma única passagem, pôde ser vista como um ganho positivo para os usuários, pois geraria economia de tempo e reduziria o gasto com as tarifas. As propostas de implementação da integração temporal apareceram, inclusive, nos planos de

governo de candidatos a governadores de Pernambuco e de candidatos a prefeitos do Recife, nas eleições estaduais e municipais de 2018 e 2020, respectivamente (TSE, 2018; 2020). De modo que pudessem solucionar ou minimizar o tempo de deslocamento dos usuários.

Oliveira (2013) explica que esse tipo de integração opera a partir da bilhetagem eletrônica e funciona durante um determinado período de tempo. Para o autor,

A integração tarifária temporal pode ser conceituada como uma forma de deslocamento espacial do usuário entre dois ou mais pontos de uma determinada rede de transportes, utilizando-se da combinação articulada entre diferentes rotas, em determinado período de tempo, com o pagamento de tarifa inferior à soma das tarifas individuais de cada rota (Oliveira, 2013, p. 54-55).

Porém, a validação do bilhete eletrônico no intervalo de 2 horas (tempo adotado pelo STPP/RMR) está se tornando um problema, pois as viagens de muitos passageiros excedem esse tempo estabelecido. A participante 13 ressalta essa questão de limitação do tempo e diz o seguinte: “A integração temporária não atende o objetivo, pois o trânsito na cidade a depender do horário fica inviável [...]” (Participante 13, resposta obtida no dia 16 jun. 2023). O controle do tempo está ligado a fatores que não dependem dos passageiros, como as condições de trânsito e de carregamento das pessoas, e esse tempo estabelecido invalida o ganho econômico para o usuário.

Outra questão é a adoção da integração temporal dentro da integração física. De acordo com a citação abaixo, o sistema temporal viria complementar o sistema já existente e não substituir a sua função.

A integração temporal é uma opção adicional ao sistema integrado existente, por meio da qual o usuário pode trocar de ônibus, sem pagar uma nova passagem, fora de um terminal de integração, desde que passe na catraca do ônibus seguinte, dentro de um determinado período de tempo (Confira..., 2020).

No caso da RMR, a cobrança está sendo feita dentro dos próprios Terminais Integrados. E, quem não tem o VEM, precisa pagar outra passagem, ainda que esteja em uma integração. O que deveria ser uma opção adicional ao sistema de integração, acaba se tornando um obstáculo para a garantia do direito à mobilidade urbana com equidade.

3.1.11 O comércio ambulante

Na RMR, a comercialização de produtos dentro dos ônibus não é permitida

(CTM/Grande Recife, 2013a). Segundo o regulamento do STPP/RMR (2013), é obrigação das empresas concessionárias e permissionárias “não permitir atividade de vendedores ambulantes e/ou pedintes no interior do veículo” (CTM/Grande Recife, 2013a, art. 28, § XIX).

Quando o BRT iniciou as suas operações na RMR, em 2014, houve um aumento no número de vendedores ambulantes dentro dos veículos. A pesquisa que fiz no mestrado retratou um pouco essa situação, mostrando a facilidade da circulação dos vendedores entre as estações.

[...] O modo como se configura o funcionamento do sistema do BRT, facilitou o acesso às vendas. A estrutura de embarque e desembarque semelhante a dos trens, possibilitou o deslocamento de vendedores entre as estações e o interior dos ônibus, funcionando como uma esteira de troca e de substituição dos pontos de venda[...] (Silva, 2018, p. 123).

Porém, durante o período da pandemia, os BRT foram retirados de circulação (CTM/Grande Recife, 2020) e as estações, que ficaram sem funcionar, sofreram depredações. Com isso, o sistema não retomou as suas atividades da mesma forma como antes, poucas estações foram restauradas por completo e voltaram a funcionar novamente.

As figuras 22 e 23 mostram a situação de destruição das estações de BRT José de Alencar e São Francisco de Assis, ambas pertencentes ao corredor Norte-Sul e situadas no trecho da rodovia PE-15, localizado no Município de Paulista-PE.

Figuras 22 e 23 - Estado de conservação das estações de BRT José de Alencar e S. Francisco de Assis



Fonte: Marília Silva, 15 fev. 2024.

Sem o funcionamento das estações, houve uma queda no número de pessoas realizando as atividades de venda dentro dos ônibus. Nos trens, as medidas de contenção são, ainda mais intensas, como a apreensão dos produtos

comercializados. Ribeiro (2019) trata desta questão na sua dissertação. Segundo o autor, “o *derrame*²⁴ dentro do comércio ambulante do metrô do Recife faz parte do jogo, ou seja, os ambulantes veem a apreensão como possibilidade quando estão atuando nas estações e na composição” (Ribeiro, 2019, p. 99).

Na medida em que essa atividade diminui dentro dos ônibus e dos trens, vem crescendo o número de vendedores ambulantes nos terminais integrados. As figuras 24 e 25 registram, no TI Igarassu, alguns carrinhos de transporte de cargas cheios de pacotes de pipocas, salgadinhos e demais produtos; e caixas térmicas, contendo garrafas de água mineral. Esses produtos tornam-se atrativos para os passageiros, pois são uma opção de lanche prático e barato e que está à disposição dos usuários, enquanto eles esperam pelo transporte.

Figuras 24 e 25 - A comercialização de lanches no TI Igarassu



Fonte: Marília Silva, 23 fev. 2021; 13 mar. 2023.

Apesar de alguns usuários reclamarem do comércio ambulante, devido às situações desconfortáveis como o barulho, esta atividade acaba se tornando uma oportunidade de adquirir alguma mercadoria enquanto estão completando os seus percursos de viagem.

No ano passado, iniciou um projeto de implementação de boxes de comércio nos Terminais Integrados do Barro e Joana Bezerra. De acordo com a Nova Mobi, empresa responsável pela gestão dos Terminais Integrados²⁵, essa iniciativa tem o objetivo de regular e organizar as vendas de mercadorias nos terminais (Soares,

²⁴ Apreensão de mercadorias dos ambulantes (Ribeiro, 2019).

²⁵ Contrato nº 15, de 2021, concede ao Consórcio Nova Mobi Pernambuco a administração, manutenção, conservação, exploração comercial de áreas e serviços dos terminais e das estações de BRT, vinculados ao STPP/RMR, no prazo de 35 anos (CTM/Grande Recife, 2021).

2023). Nas figuras 26 e 27 é possível ver a instalação desses equipamentos nos corredores de passagens de pedestres, localizados nos referidos terminais.

Figuras 26 e 27 - Os novos estabelecimentos de comércio no TI Joana Bezerra e no TI Barro



Fonte: Marília Silva, 6 nov. 2023.

A implantação de estabelecimentos comerciais nos terminais integrados cria uma nova forma de arrecadação, que é gerada pela cobrança dos alugueis dos boxes. De acordo com o contrato de concessão (CTM/Grande Recife, 2021, § 10.2.), “as receitas decorrentes da exploração comercial dos espaços dos TERMINAIS e das ESTAÇÕES DE BRT aproveitam à CONCESSIONÁRIA [...]”, ou seja, esse recurso passa a ser administrado pela empresa que gerencia os terminais do STPP/RMR. Por outro lado, aumenta o conflito entre os vendedores “formais” e “informais”, alterando o preço das mercadorias que, geralmente, são comercializadas com preços mais baratos do que nos estabelecimentos comerciais.

Além desses boxes, é possível identificar, em outros terminais, a implantação de empreendimentos de proprietários individuais e estabelecimentos que fazem parte de redes de franquias de grandes marcas. A figura 28 mostra dois boxes conjugados que vendem acessórios para celulares, no TI Tancredo Neves. Enquanto que a figura 29 registra uma loja de sorvete da rede de *fast food* McDonald's, implantada na estação de trem de Cajueiro Seco.

Figuras 28 e 29 - Estabelecimentos comerciais no TI Tancredo Neves e na Estação Cajueiro Seco



Fonte: Marília Silva, 6 e 13 nov. 2023.

A associação dos terminais como centros de comércio mostra que a atividade de transporte gera novas economias e potencializa empreendimentos, ainda que haja disparidades sociais e precarização das condições de trabalho entre essas relações.

3.1.12 A distância entre as paradas

Os pontos de embarque e de desembarque dos sistemas de transportes dizem respeito às conexões de origem-destino dos passageiros. Quando esses locais não cumprem uma distância mínima necessária para o deslocamento a pé, eles não contribuem com o direito à acessibilidade.

Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012, art. 4º, inciso III), acessibilidade é a “facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilite a todos, autonomia nos deslocamentos desejados [...]”. Essa autonomia só é alcançada quando a disponibilidade dos equipamentos, que integram o sistema de transportes, atende às necessidades de locomoção dos usuários.

O fator localização é um componente indispensável no planejamento da mobilidade. Enquanto a localidade é solução para alguns, ela é um problema para outros. Segundo Santos (2007), o local de moradia das pessoas favorece ou não oportunidades, valora ou desvaloriza os indivíduos. Para o autor:

Cada homem vale pelo lugar onde está: o seu valor como produtor, consumidor, cidadão depende de sua localização no território. Seu valor vai mudando, incessantemente, para melhor ou para pior, em função das diferenças de acessibilidade (tempo, frequência, preço), independentes de sua própria condição. Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário, têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais, ou menos, cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está (Santos, 2007, p. 107).

Essa citação levanta a questão de que o exercício da cidadania tem relação

com o lugar em que habita cada indivíduo (Santos, 2007). Desse modo, o acesso aos serviços e às oportunidades que a cidade “oferece” não é garantido para todas as pessoas.

Os participantes desta pesquisa destacaram as dificuldades de acessar alguns pontos da cidade, pelo fato de não haver instalações de paradas de ônibus próximas das suas localidades. A estação de BRT, localizada no centro da cidade de Paulista, é um exemplo dessa ausência de conexão. Ela está em obras há anos e nunca foi inaugurada. No início da implantação do BRT, os passageiros que precisavam descer nesse ponto, que é em frente a um *shopping center*, tinham que seguir até o TI Pelópidas Silveira, pegar um ônibus convencional e voltar o percurso para poder descer na parada de ônibus convencional. A figura 30 registra as primeiras etapas de construção da estação, ainda em 2018. Até a data de conclusão desta pesquisa, a estação ainda passava por ajustes e estava fora de operação, ver as figuras 31 e 32.

Figura 30 - Obras de construção da Estação de BRT no centro de Paulista (2018)



Fonte: Marília Silva, 2018.

Figuras 31 e 32 - Estação de BRT no centro de Paulista (2024)



Fonte: Marília Silva, 15 fev. 2024.

As infraestruturas de transportes criam sistemas de controle da mobilidade e impõem sobre o espaço físico barreiras de exclusão e de segregação. A acessibilidade às redes de transportes oportuniza o deslocamento das pessoas, mas não de maneira equitativa, como é o caso dos terminais integrados tratados no item a seguir.

3.1.13 A ausência de conexões entre terminais

Este item foi mencionado por um participante, que falou não haver conexão entre o TI Xambá e o TI Macaxeira. Esses terminais estão localizados com uma certa proximidade entre si, mas não há linhas de ônibus que os integrem. O mapa 11 mostra a localização desses terminais e o percurso das linhas que estão associadas a eles.

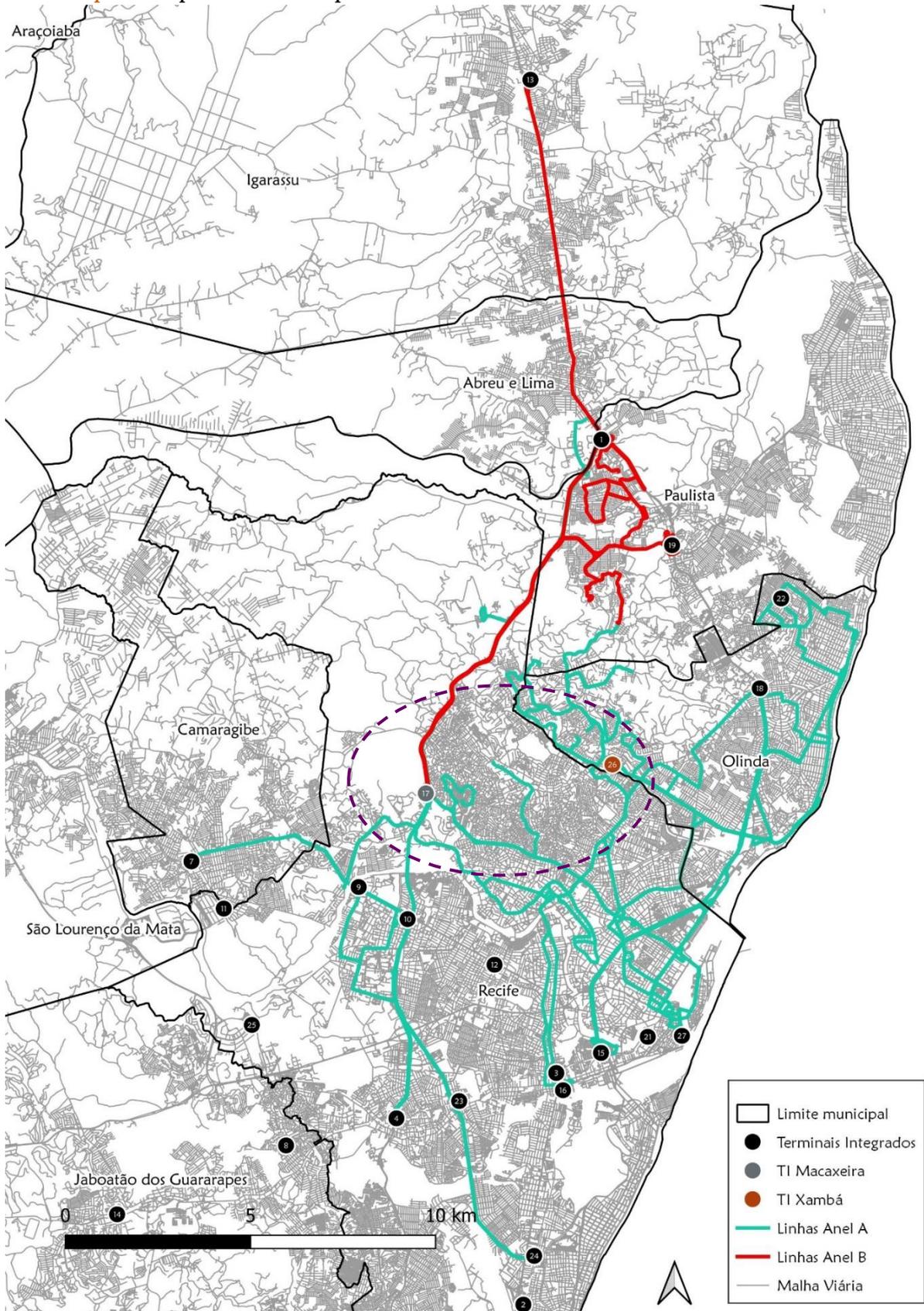
A partir da observação do mapa 11, é possível ver, na linha circular tracejada de cor roxa, que esses terminais não possuem integração entre si, mesmo estando próximos. Mas, ao olharmos para outras regiões do mapa podemos ver que esses mesmos terminais se integram com outros terminais mais distantes. De fato, a conexão entre o TI Macaxeira e o TI Xambá permitiria a ligação da região oeste de Olinda com a região noroeste do Recife, facilitando a mobilidade das pessoas entre essas duas regiões.

3.1.14 A Queima de parada

Segundo o relatório da ouvidoria do CTM/Grande Recife, em 2022, foram 567 queixas envolvendo queima de parada. Esse número representou 17,85% do total de reclamações (CTM/Grande Recife, 2022a). A queima de parada é quando o motorista ignora o pedido do usuário e não para no ponto solicitado, tanto no embarque, quanto no desembarque. Esse aspecto envolve vários fatores como lotação do veículo, solicitação de parada muito em cima do ponto, relacionamento entre usuário e motorista, dentre outras questões.

Os 14 aspectos elencados pelos usuários que participaram desta pesquisa dizem respeito às condições de uso do transporte público coletivo e envolvem, de modo geral, os principais problemas sobre a qualidade desse serviço. Partindo dessas considerações abordaremos, na próxima seção, a relação entre a prestação do serviço do STPP/RMR com os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

Mapa 11 - O percurso das respectivas linhas de ônibus do TI Macaxeira e do TI Xambá

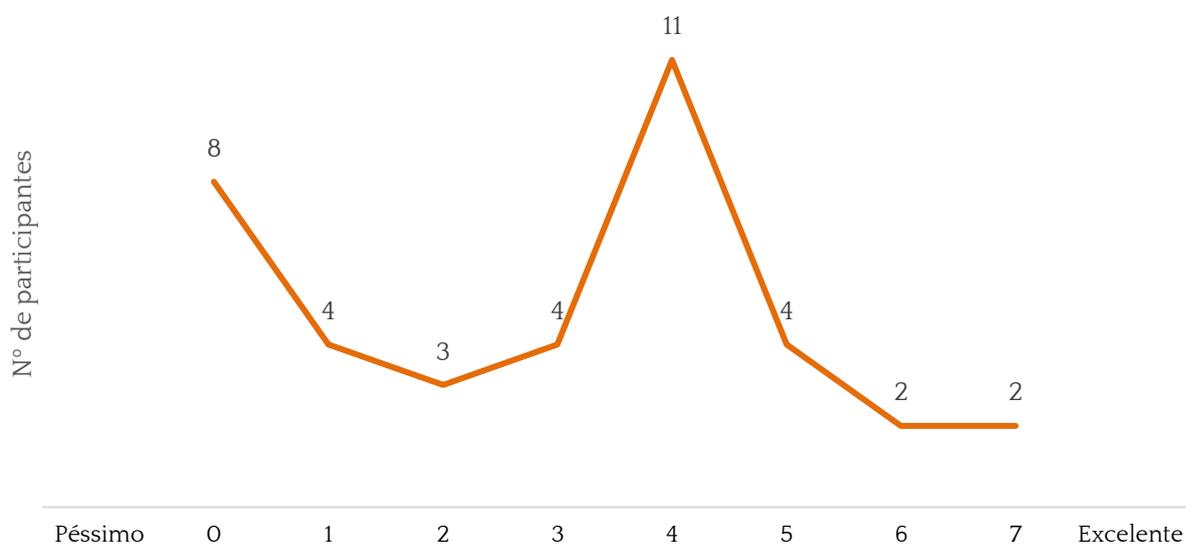


Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023.

3.2 Onde está a política de mobilidade urbana na RMR?

Perguntamos aos participantes da pesquisa que nota eles dariam ao serviço de transporte público coletivo da RMR, em uma escala de 0 a 10, onde 0 equivaleria a péssimo e 10 excelente. As respostas variaram entre 0 e 7, não obtivemos notas maiores que 7 e a média das notas foi 2,95. O gráfico 18 mostra as notas dadas pelos participantes. A avaliação dada pelos usuários demonstra a insatisfação com o serviço de transporte público coletivo da RMR.

Gráfico 18 - Avaliação do serviço de transporte público coletivo/RMR pelos participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

As respostas dos participantes sobre a questão 28: “Você está satisfeito com o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife? Por quê?”, estão no quadro 6. Das 38 respostas, 36 afirmam não estarem satisfeitos e 2 estão parcialmente satisfeitos. Para os usuários, a insatisfação com serviço está relacionada com a baixa qualidade das condições de uso, tais como: veículos precários e insuficientes, cobrança pelo tempo de deslocamento, insegurança, atraso no cumprimento dos horários, entre outros. Fatores esses que compreendem aos 14 aspectos já elencados.

Quadro 6 - Resposta dos usuários quanto à satisfação com o serviço do STPP/RMR

Participante	Você está satisfeito com o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife? Por quê?
1	“Não. Rotas longas, veículos precários”.
2	“NÃO! PORQUE É INADEQUADO”.
3	“Não. Acho cada dia pior a situação precária dos veículos, a baixa frota, a super lotação, o tempo de viagem e o tempo de espera. A impressão é de que só piora”.
4	“Não, tarifa cara, longo tempo de espera, pouca integração temporal e desconforto”.

5	"Não, pois há aumentos de tarifa e não há suprimento da demanda. Além da climatização dos ônibus".
6	"Não. Muito caro para um péssimo serviço e depois da retirada dos cobradores piorou".
7	"Não, essas integrações só deixam a gente confusa, perdemos muito tempo. A integração temporal tem pouquíssimo tempo em comparação ao tempo em que nós passamos no trânsito e às vezes, acabamos tendo que pagar duas passagens que é caríssima. Existem poucos ônibus e há superlotação. Há também muita insegurança nos transportes, nas integrações e paradas/estações. Desrespeito nas filas e falta fiscalização para barrar pessoas que furam as filas".
8	"Não. Passagem cara e sempre indo em pé e muito tempo esperando o ônibus".
9	"Não, a quantidade de linhas para determinada região ainda é pequena".
10	"NÃO, PRECÁRIO".
11	"Não! Muitos pontos para melhorar e investir mais em segurança".
12	"Não. Ainda me sinto privilegiada por morar na Caxangá, fato que facilita demais, mas facilita por causa da minha localização que é perto do meu destino. O transporte lotado, com demora de espera, risco de acidente... é um descaso com a população que paga caro e tem um péssimo serviço".
13	"Não. Porque geralmente as implicações negativas são bem maiores que as positivas. Estresse pela iminência de ser assaltada e chegar atrasada em compromissos. Além do cansaço pela demora e por estar lotados. A depender do horário é trânsito e ficar em pé, na parada e dentro do ônibus".
14	"Não. O transporte é ruim".
15	"Não, eu me desgasto psicologicamente e fisicamente".
16	"Não. Poucos ônibus, veículos sem confronto algum".
17	"Não, porque deixa a desejar em conforto e oferta de linhas".
18	"Não mesmo, diante do desrespeito, condições desumanas na condução da população (os navios que trazia os povos escravizados foram transformados nos coletivos que transportam os trabalhadores nas condições similares)".
19	"Não, tem muito que melhorar ainda".
20	"Totalmente insatisfeito. Não propicia qualidade de vida para população".
21	"Não, o serviço é de péssima qualidade e a passagem muito cara".
22	"Não".
23	"Não".
24	"Mais ou menos, não considero seguro pois ultimamente tem acontecido muito assalto".
25	"Não. É um péssimo serviço e não há responsabilidade perante os usuários o que temos é um serviço sucateado. Assim como o metrô que está totalmente sem condições de estar funcionando. O que queremos é que haja ou uma reforma total e mude os trilhos e os próprios metrôs ou o setor público terceirize. Queremos ter um serviço que ao menos não quebre todos os dias e que seja mais efetivo quanto ao tempo de deslocamento".
26	"Mais ou menos, poderia melhorar".
27	"Não, principalmente pela demora".
28	"De forma alguma. Eu considero uma vergonha e humilhação, muitos dos ônibus nem são limpos, horrível".
29	"Não. Mal organizado, ônibus sempre lotados".
30	"Não, porque é demorado e muito cheio".
31	"Não! Tempo de espera altíssimo, superlotação, tarifa caríssima pela qualidade do serviço e ainda demora chegar ao destino".
32	"Não. Passagem cara e zero qualidade".

33	“Não. Tempo de espera alto. Ônibus/metro lotados. Ônibus/metros quebrados”.
34	“Não, perco 4h do dia”.
35	“Não. Uso o metrô todos os dias e há sucateamentos em todos os requisitos...estações, composições, segurança, higiene, serviço, conforto, tudo isso por falta de investimento aplicado”.
36	“Não”.
37	“Não, o transporte é precário, a tarifa é alta pra o serviço péssimo que é entregue a população”.
38	“Não. Porque falta ônibus. As passagens são muito caras. Os trajetos são muito mal planejados. A insegurança é enorme. Os atrasos são rotinas. Os ônibus são desconfortáveis. E a superlotação é aterrorizante”.

Fonte: respostas do formulário de pesquisa, questão 28, 2023.

A qualidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo é uma das diretrizes estabelecidas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/12, que “tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade” através do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012, art. 2º). De acordo com a PNMU, receber um serviço de transporte adequado é direito do usuário.

Como serviço adequado entende-se aquele “que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas” (Brasil, 1995, art. 6º, § 1º). As condições previstas pela Lei nº 8.987/95, que trata da prestação de serviços públicos adequados no regime de concessão e permissão, não estão sendo cumpridas pelo STPP/RMR, pois “toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários” (Brasil, 1995, art. 6º). A quantidade de respostas negativas dadas pelos participantes nos formulários reforça as precárias condições de uso dos transportes e os seus diversos problemas.

A tabela 5 reúne os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela PNMU. Dentre os principais aspectos preconizados pela política estão a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável, a integração intermodal e a equidade social.

Tabela 5 - Princípios, diretrizes e objetivos da PNMU

Princípios	Diretrizes	Objetivos
I - Acessibilidade universal.	I - Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos.	I - Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social.

II - Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.	II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.	II - Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais.
III - Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo.	III - Integração entre os modos e serviços de transporte urbano.	III - Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.
IV - Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.	IV - Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade.	IV - Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.
V - Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;	V - Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.	V - Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.
VI - Segurança nos deslocamentos das pessoas.	VI - Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.	
VII - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.	VII - Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.	
VIII - Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.	VIII - Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.	
IX - Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.		

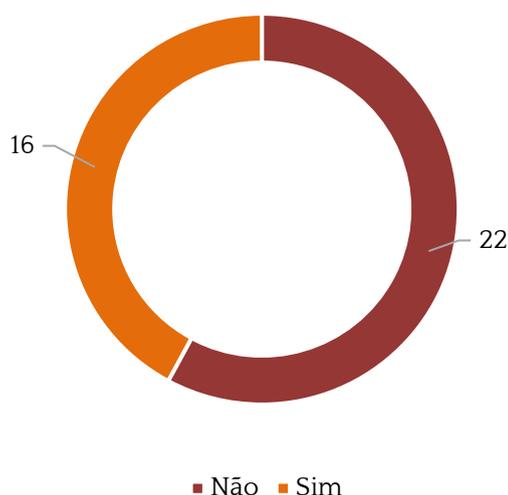
Fonte: Brasil, 2012.

Apesar de preconizar ações tão necessárias e urgentes para criar melhores condições de mobilidade urbana, os desafios para a efetivação do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana são diversos. A começar pela dificuldade de se consolidar uma gestão democrática, onde os interesses dos usuários possam ser discutidos e analisados, de modo a reduzir as desigualdades sociais.

Indagados sobre o serviço de Transporte Público Coletivo da Região

Metropolitana do Recife atender aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 22 participantes responderam “não” e 16 participantes responderam “sim”, conforme mostra o gráfico 19.

Gráfico 19 - Você considera que o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife atende aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana?



Fonte: elaboração própria, 2024.

Das respostas que assinalaram “sim”, que os objetivos da PNMU são atendidos pelo STPP/RMR, destacou-se o objetivo II, “promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais”, gráfico 20.

Gráfico 20 - Objetivos da PNMU atendidos pelo STPP/RMR, de acordo com os participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

Apesar de 11 participantes (maioria das respostas) considerarem que o STPP/RMR promove o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, o baixo número de respostas positivas que foi obtido demonstra os problemas e as fragilidades na operação do STPP/RMR frente ao cumprimento dos objetivos da PNMU.

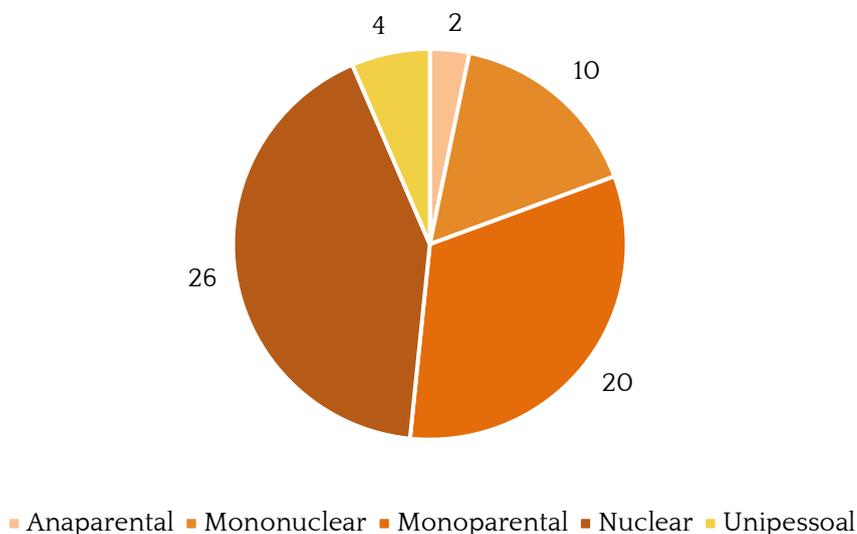
Para os participantes, as condições do transporte público coletivo interferem no cotidiano das pessoas, sob vários aspectos. A participante 18 fala da relação que o transporte tem com a sua saúde mental.

“O transporte interfere na minha saúde mental, no tempo de descanso: tenho que acordar mais cedo que o necessário para ter condições de entrar no ônibus que já vem superlotado. Chego no trabalho parecendo que estava em uma maratona. E todos os dias é assim, mesmo morando relativamente perto do local de trabalho (Olinda-Recife)” (Participante 18, resposta obtida no dia 16 jun. 2023).

O desgaste físico e mental tem estrita relação com as condições de transportes. Segundo Fajersztajn, Veras e Saldiva (2016, p. 9), “o meio de transporte utilizado por um indivíduo em seu dia a dia pode ser determinante para sua saúde”. Além disso, interfere nas relações familiares, pois o gasto do tempo com o deslocamento altera a rotina das pessoas no ambiente doméstico.

Sobre o arranjo familiar dos participantes, nesse caso, o total de 62 participantes, a pesquisa identificou 6 tipos de famílias: anaparental (só irmãos), mononuclear (casal sem filhos), monoparental (mãe ou pai e filhos), nuclear (mãe, pai e filhos) e unipessoal (mora sozinho). O gráfico 21 mostra os valores segundo o arranjo familiar, predominando a família nuclear e, em seguida, a monoparental.

Gráfico 21 - Tipologias das famílias dos participantes



Fonte: elaboração própria, 2024.

Quanto à questão do serviço de transporte público coletivo da Região Metropolitana do Recife cumprir com o papel de garantir o direito ao transporte socialmente justo e de qualidade para as pessoas, 37 respostas, do total de 38, afirmaram que não. Isso mostra que é preciso avançar em melhorias no serviço, objetivando o alcance de todas as pessoas.

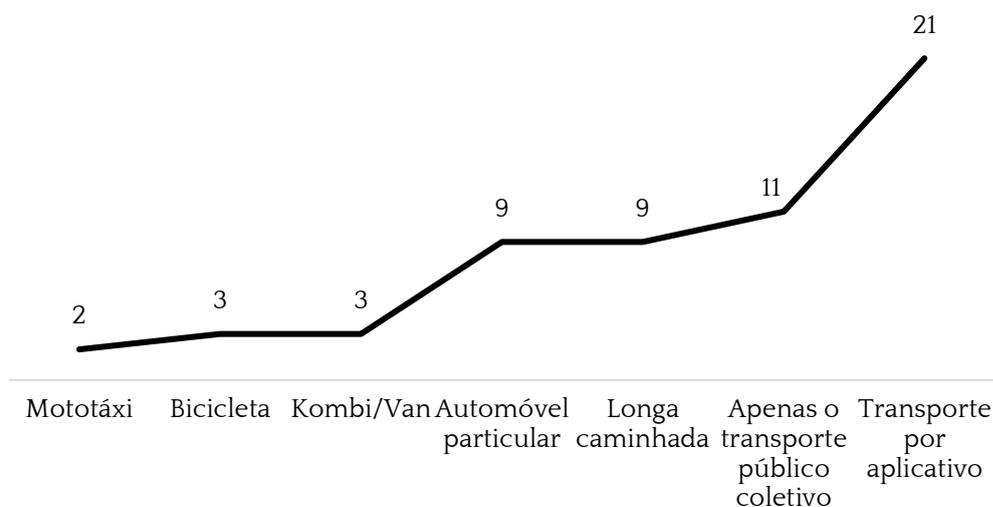
A participante 3 responde que “o transporte é socialmente injusto porque coloca a maioria da população dentro dos veículos superlotados e de baixa qualidade” (resposta obtida no dia 15 jun. 2023). A superlotação exemplifica as condições restritivas de mobilidade e de equidade no acesso aos transportes.

Outro ponto refere-se à modicidade tarifária do serviço. Para a participante 13, um transporte socialmente justo deveria considerar todas as pessoas, inclusive àquelas que não têm condições de pagar a passagem.

“A qualidade enquanto elemento objetivo e subjetivo passam longe. Com o grande fluxo de pessoas e carros, o transporte público não cumpre o seu papel. Haja vista que ainda temos muitas pessoas que não têm condições de pagar” (Participante 13, resposta obtida no dia 16 jun. 2023).

Segundo a participante 12, “usar o transporte público em Recife, é escancarar as injustiças sociais. O trânsito de Recife vai de mal a pior, principalmente porque o transporte coletivo é ineficaz ao extremo” (Participante 12, resposta obtida no dia 16 jun. 2023). Esta fala reforça que a precarização do serviço de transporte público coletivo estimula o uso do transporte individual motorizado que, por conseguinte, contribui com a piora nas condições de trânsito.

Sobre os outros tipos de transportes utilizados para complementar as viagens por transporte público coletivo, destacou-se o transporte por aplicativo, com 21 respostas, ver o gráfico 22.

Gráfico 22 - Demais modos de transporte utilizados

Fonte: elaboração própria, 2024.

Percebe-se que o transporte por aplicativo tem uma participação consistente no deslocamento das pessoas. A relação preço-conforto, de modo geral, é avaliada positivamente. Esse aspecto também chama a atenção porque é necessário ver a mobilidade urbana no aspecto do serviço e não, apenas, no aspecto do tipo de transporte. A PNMU considera que o transporte público coletivo é um “serviço público de transporte de passageiros” (Brasil, 2012), desse modo, ele pode ser intermodal e não atribuição de um tipo de veículo como o ônibus ou o trem, apenas. Então, por que não pensar a bicicleta, a van ou carro como transporte público? É preciso pensar no sistema de mobilidade urbana a partir da diversidade dos sistemas de transportes.

A fala da participante 30 resume um pouco a rotina vivenciada pelos usuários do STPP/RMR e reforça as dificuldades enfrentadas nas condições de deslocamento, não se trata de um caso particular, mas de uma condição que é generalizada e que fragmenta as pessoas pelo tipo de transporte que elas utilizam.

“Quando preciso me locomover com o transporte público preciso modificar completamente a rotina para conseguir sair com muito tempo de antecedência, para que qualquer imprevisto ou o que já é previsto da qualidade dos transportes, não me atrase ao compromisso que tenho. Para além dessa dependência de inúmeros fatores para cumprir com o compromisso – deslocamento até a parada, tempo de espera, se o motorista vai decidir parar ou não, se vai ter espaço ou não para você entrar no veículo, se você perder um ônibus, a demora que é para passar outro, enfim – tem todo o sentimento de vulnerabilidade que é constante estando esperando na parada (dependendo da localização e do horário) e dentro dos ônibus” (Participante 30, resposta obtida no dia 22 jun. 2023).

O transporte público coletivo, que deveria cumprir o princípio da equidade social, impacta de maneira negativa na qualidade dos deslocamentos das pessoas. A

participante 31 diz está insatisfeita com o serviço e não vê possibilidade de melhorias. Para ela, a integração temporal piorou, ainda mais, os deslocamentos das pessoas, pois encareceu o custo do usuário com o transporte.

“O serviço não melhora. Entra governo e sai governo e as coisas pioram, pois sempre há um aumento de passagem e agora tem a integração temporal. Onde é que você saindo de Itamaracá chegará até Joana Bezerra em menos de 2 horas?!” (Participante 31, resposta obtida no dia 27 jun. 2023).

Apesar da insatisfação com o serviço de transporte, a maioria dos usuários acreditam que o STPP/RMR pode melhorar e destacam a necessidade de se fazer algumas mudanças, dentre elas, a questão da modicidade tarifária, a ampliação do intervalo de tempo estabelecido para a integração temporal, a priorização das linhas alimentadores ao invés das linhas troncais e o aumento da frota de ônibus e dos horários de circulação.

Segundo a participante 4, o serviço de ônibus da RMR pode melhorar através da adoção de algumas medidas operacionais, dentre elas:

“Diminuição de tarifas; ampliação da integração temporal; fechamento de algumas integrações na Av. Caxangá, fazendo com que os deslocamentos se deem diretamente dos bairros até o centro, como era anteriormente; mais ônibus, diminuindo o tempo de espera; ônibus no horário da madrugada [...]” (Participante 4, resposta obtida no dia 15 jun. 2023).

A questão da cobertura do serviço de transporte foi um dos aspectos que prevaleceram nas respostas. A participante 16 menciona que é preciso ampliar e expandir o serviço, “aumentando a qualidade e a quantidade da frota e aumentando o metrô para outras regiões” (Participante 16, resposta obtida no dia 16 jun. 2023).

A participante 18 acredita que o serviço pode melhorar, mas falta escuta por parte da gestão do transporte. A adoção de medidas na cobrança tarifária reforça essa falta de diálogo, contribuindo com as desigualdades sociais.

“Sim, com aumento de frota, diminuir as tarifas, manutenção e limpeza dos coletivos, segurança, capacitação dos condutores, RESPEITO a todos os passageiros e passageiras. Pernambuco vem utilizando a Política Nacional de Mobilidade para REFORÇAR a desigualdade social. É um descaso com a população que necessita ter acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, não escuta a população que paga por esse serviço como por exemplo no que se refere a integração temporária” (Participante 18, resposta obtida no dia 16 jun. 2023).

A Lei nº 12.587/12 assegura a “participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana” através dos instrumentos de como ouvidorias, audiências e consultas públicas (Brasil, 2012). Mesmo havendo tais instrumentos, as discussões realizadas carecem de ações concretas com a justificativa de haver necessidades de estudos técnicos.

As condições de mobilidade dos usuários do serviço de transporte público coletivo ofertado na Região Metropolitana do Recife (RMR), são marcadas por diversos problemas que afetam a qualidade dos seus deslocamentos. Superlotação, longo tempo de espera e cobrança pelo tempo de deslocamento são alguns dos 14 itens, que repercutem na qualidade do serviço prestado, segundo os participantes desta pesquisa. Diante de tantos problemas, o STPP/RMR não vem cumprindo com os objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, comprometendo a qualidade do serviço e reforçando as injustiças sociais. Será que tais dificuldades são, apenas, problemas de questão técnica? No próximo capítulo, buscaremos trabalhar a dimensão do controle social no transporte público coletivo, sob o aspecto da subcidadania. Para isso, partiremos da análise de algumas experiências que foram retratadas nas entrevistas realizadas com os usuários do STPP/RMR. Experiências essas que são marcas das trajetórias cotidianas e de vida dos próprios indivíduos.



Figura 33

Terminal Integrado de Igarassu

Fonte: Marília Silva. Igarassu, 11 de fevereiro de 2023.

CAPÍTULO 4

O CONTROLE DA MOBILIDADE: aspectos da dominação social no transporte público coletivo

Vimos, no capítulo anterior, que a mobilidade dos usuários do STPP/RMR está sendo comprometida por diversos aspectos, dentre eles, a capacidade de operação dos veículos, o tempo de deslocamento e o aumento na cobrança da tarifa, implicando na qualidade do serviço e no direito à acessibilidade das pessoas.

Apesar da extinção do Anel B, no ano de 2024, uma mudança recente e significativa para a população residente dos municípios mais afastados do núcleo metropolitano, a mobilidade das pessoas não está sendo equitativa, pois a cobrança pelo tempo de deslocamento dentro do próprio sistema tronco-alimentador encarece o preço com o transporte dessa mesma população que vive mais distante do “centro”, gerando desigualdades socioespaciais.

Este capítulo discute a relação do transporte público coletivo com a dominação social, com base na análise das 24 entrevistas realizadas na pesquisa de campo. Para isso, estabelecemos três indicadores (a partir dos quatorze atributos levantados pelas 38 respostas dos formulários), que apresentam as principais condições de mobilidade dos usuários e reproduzem a dominação social de classe no transporte público coletivo.

Os indicadores dizem respeito, primeiro (1º), ao controle na oferta dos veículos do STPP/RMR, sobretudo, das linhas alimentadoras, que estão concentradas nos horários de pico e escassas nas demais horas do dia. Segundo (2º), à cobrança da tarifa pela distância percorrida somada ao tempo de deslocamento, ou seja, uma sobretaxação dentro do sistema tronco-alimentador. Terceiro (3º), ao controle dos trajetos das linhas dos transportes pela substituição de linhas expressas por linhas que realizam percursos maiores, aumentando o tempo de viagem e reduzindo o número de opções de deslocamento pelo próprio sistema integrado.

A classificação dos três indicadores apresentados considerou a abordagem dos autores Harvey (1992), Villaça (2011) e Souza (2018) sobre dominação social pelo controle do tempo e do espaço, na perspectiva de classe. O primeiro indicador refere-se ao controle na oferta de veículos, ou seja, ao controle do tempo. Nesse quesito, reunimos sete atributos elencados pelos usuários e que foram apresentados no capítulo anterior: a superlotação, o tempo de espera na parada, o tempo de espera

nos Terminais Integrados, o conforto dos veículos, as viagens interrompidas por falhas mecânicas, a queima de parada e o risco de acidentes. O segundo indicador trabalha com o aspecto socioeconômico e refere-se à cobrança pelo tempo de deslocamento. Nele, associamos três atributos: o valor da tarifa, as regras sobre a integração temporal e o comércio de produtos. No terceiro indicador, compreendemos o controle pelo espaço através do controle dos percursos das linhas, utilizando os quatro atributos referentes ao tempo de trajeto, à segurança pública, à distância entre as paradas e à fragmentação das conexões entre as redes do sistema de transporte. O quadro 7 ilustra a classificação definida.

Quadro 7 - Indicadores da dominação social no transporte público coletivo

O controle na oferta de veículos	A cobrança pelo tempo de deslocamento	O percurso das linhas
<ul style="list-style-type: none"> · Superlotação · Tempo de espera na parada · Tempo de espera nos TI · Conforto dos veículos · Viagens interrompidas por falhas mecânicas · Risco de acidentes · Queima de parada 	<ul style="list-style-type: none"> · Valor da tarifa · Integração temporal · O comércio de produtos 	<ul style="list-style-type: none"> · Tempo de trajeto · Segurança pública · Distância entre as paradas · Fragmentação das conexões entre as redes do sistema de transporte

Fonte: elaboração própria, 2024.

O estudo de caso permitiu analisar, de modo mais qualitativo, as experiências vividas por alguns usuários e trabalhadores do STPP/RMR, exemplificando a realidade de muitas pessoas que dependem desse serviço. Os trajetos percorridos mostram a vulnerabilidade das condições de mobilidade, reflexo da própria condição de subcidadania que marca a trajetória de vida dos usuários e dos trabalhadores.

Os mapas produzidos neste trabalho, consideraram os trajetos das linhas de transportes do STPP/RMR²⁶ e a densidade demográfica dos setores censitários disponíveis pelo IBGE (2010). Os trajetos representados neste capítulo, em específico, são referentes às linhas de ônibus e de trem utilizadas pelos participantes da pesquisa. Não demarcamos, precisamente, os percursos de origem-destino dos entrevistados a fim de proteger a identidade dos participantes, mas consideramos as

²⁶ Os dados georreferenciados foram disponibilizados pelo CTM/Grande Recife, em 2023.

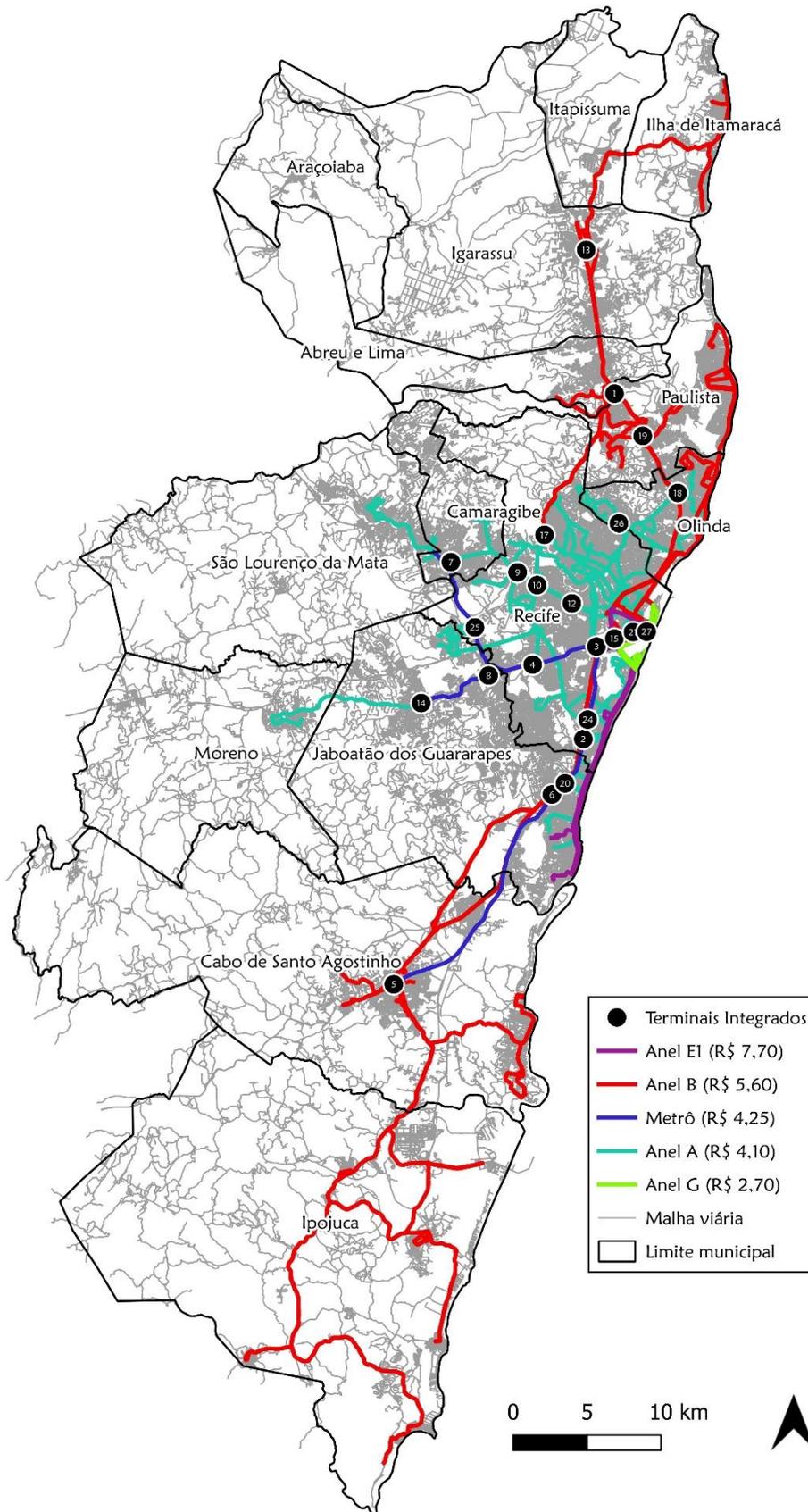
distâncias reais percorridas por eles²⁷.

Além disso, devido às condições das entrevistas, que estavam suscetíveis a interrupções, não foi possível reproduzir os percursos de todos os entrevistados, mas os mapas apresentados neste capítulo mostram os trajetos da maioria deles.

Em todas a pesquisa, os participantes mencionaram 80 linhas de ônibus utilizadas por eles, isso representa, aproximadamente, 21% do total de linhas de ônibus do STPP/RMR, que é de 384. O mapa 12 ilustra os terminais integrados e as linhas de ônibus e de trem utilizadas que foram citadas, contendo os seus respectivos percursos e a classificação das linhas, por tarifa, antes da extinção do Anel B. Na sequência, mostramos a tabela 6, que contém a descrição das linhas utilizadas pelos participantes.

²⁷ A produção dos mapas e a medição dos deslocamentos foram feitas com o auxílio do programa Quantum GIS (QGIS), versão 3.26.3.

Mapa 12 - Percursos das linhas de ônibus e de trem/metrô dos participantes da pesquisa



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023.

Tabela 6 - Linhas de ônibus utilizadas pelos participantes

Nº da linha	Descrição (Origem-Destino)	Anel	Nº da linha	Descrição (Origem-Destino)	Anel
014	Brasília (Conde da Boa Vista)	A	645	TI Macaxeira (Av. Norte)	A
018	Brasília Teimosa	G	713	Bomba do Hemetério	A
020	Candeias / TI Tancredo Neves	A	820	TI Xambá (Cabugá)	A
024	TI Tancredo Neves (Circular Boa Viagem)	A	843	Alto da Bondade / TI Xambá	A
026	TI Aeroporto / TI Joana Bezerra	A	852	Caixa D'água / TI Xambá	A
044	Massangana (Boa Vista)	A	860	TI Xambá (Príncipe)	A
050	TI PE-15 / Boa Viagem	A	861	TI Joana Bezerra / TI Xambá	A
060	TI Tancredo Neves / TI Macaxeira	A	870	TI Xambá / TI Largo da Paz	A
061	Piedade	A	883	TI Xambá / TI PE-15	A
062	Jardim Piedade	A	914	TI PE-15 / TI Afogados	A
064	Piedade (Opcional)	E1	1906	TI Pelópidas / TI Macaxeira	B
069	Conjunto Catamarã	A	1909	TI Pelópidas / TI Joana Bezerra	A
070	Candeias (Shopping Rio Mar)	A	1913	TI PE-15 / TI Joana Bezerra	A
071	Candeias	B	1917	Caetés II / TI Abreu e Lima	B
072	Candeias (Opcional)	E1	1931	Jardim Paulista Baixo / TI Pelópidas	B
080	TI Joana Bezerra / Boa Viagem	A	1932	Jardim Paulista Alto / TI Pelópidas	B
101	Circular (Conde da Boa Vista / Rua do Sol)	A	1935	Paratibe / TI Pelópidas	B
116	Circular (Príncipe)	A	1943	Mirueira / TI Pelópidas	B
117	Circular (Prefeitura / Cabugá)	A	1953	Maranguape II / TI Pelópidas	B
124	Vila do Sesi / TI Tancredo Neves	A	1963	TI PE-15 / TI Igarassu (Sítio Histórico)	B
139	TI Cabo / TI Cajueiro Seco	B	1964	TI Igarassu / TI Macaxeira	B
157	Gaibu / TI Cabo	B	1967	TI Igarassu (Dantas Barreto)	B
159	Charneca / TI Cabo	B	1968	Ilha de Itamaracá / TI Igarassu	B
181	Cabo (COHAB) / TI Cajueiro Seco	B	1969	Itapissuma / TI Igarassu	B
185	TI Cabo	B	1971	Amparo	A
196	Nossa Senhora do Ó / TI Cabo	B	1977	TI Pelópidas (Conde da Boa Vista)	A
199	Camela / TI Cabo	B	1981	TI Rio Doce (Conde da Boa Vista)	B
207	TI Barro / TI Macaxeira (BR - 101)	A	1982	Conjunto Beira Mar / Derby	B
208	Nossa Senhora da Conceição / TI Jaboatão	A	1992	Pau Amarelo	B
303	Caxangá / Curado II (BR-232)	A	1994	Conjunto Beira Mar	B
361	TI TIP / Curado IV (Rua 14)	A	2040	CDU / Boa Viagem / Caxangá	A
363	TI TIP / Curado IV (Av. 01)	A	2437	TI Caxangá (Conde da Boa Vista)	A
440	CDU / Caxangá / Boa Viagem	A	2441	TI CDU (Conde da Boa Vista)	A

522	Dois Irmãos (Rui Barbosa e Príncipe)	A	2444	TI Getúlio Vargas (Conde da Boa Vista)	A
524	Sítio dos Pintos (Dois Irmãos)	A	2446	UR-07 (Várzea) / TI CDU	A
624	Brejo (Conde da Boa Vista)	A	2450	TI Camaragibe (Conde da Boa Vista)	A
630	Vasco da Gama / Derby	A	2478	Santana / TI Camaragibe	A
640	Guabiraba / Derby (Joana Bezerra)	A	2480	TI Camaragibe / Derby	A
642	Guabiraba (Córrego do Jenipapo)	A	2490	TI Camaragibe / TI Macaxeira	A
644	Largo do Maracanã (Conde da Boa Vista)	A	2491	São Lourenço / TI Camaragibe	A

Fonte: *site* do CTM/Grande Recife, 2024.

Dos percursos feitos pelos usuários de trem, identificamos a utilização de 9 estações, de um total de 36 estações existentes, abarcando as linhas Centro e Sul. O quadro 8 mostra quais foram as estações mencionadas pelos participantes e suas respectivas linhas. Apesar de serem popularmente nomeadas de metrô, optamos por referir-nos às linhas férreas da RMR como trem, pois, dada as características dos sistemas de trilhos, os trens circulam sobre a superfície terrestre.

Quadro 8 - Linhas de trem utilizadas pelos participantes

Linha	Ramal	Estação
Centro	-	Barro
		Joana Bezerra
		Recife
		Tejipió
	Coqueiral/Camaragibe	Curado
		Camaragibe
		Cavaleiro
Jaboatão dos Guararapes	Jaboatão	
	Cajueiro Seco	
Sul	-	

Fonte: *site* da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 2024.

Os trajetos representados no mapa 12 mostram que a amostra estudada utiliza uma variedade de linhas do STPP/RMR. Pudemos ver também, que há segregação tarifária das linhas nas extremidades Norte e Sul, influenciando na desigualdade de acesso ao serviço de transporte público coletivo metropolitano e aos equipamentos urbanos.

A seguir descreveremos como os aspectos que interferem na qualidade do serviço de transporte público coletivo são indícios da dominação social. começaremos falando sobre o controle na oferta de veículos.

4.1 O controle na oferta de veículos

50 minutos... Esse foi o tempo que a entrevistada A gastou esperando o ônibus na parada para embarcar. Ao ser abordada pela pesquisadora para conceder a uma entrevista, prontamente, a passageira fez questão de opinar sobre o serviço de transporte público da RMR, dizendo: “Esse sistema é horrível! Eu já perdi o ônibus várias vezes, inclusive hoje. Temos pouca opção de transporte e os ônibus estão sempre lotados” (Entrevistada A, 2023).

A entrevistada relatou que quando estava chegando na parada de ônibus, tinha passado dois ônibus seguidos, depois disso precisou esperar 50 minutos pelo próximo. Mãe, esposa, estudante e dona de casa, a mulher de 41 anos usa o transporte público coletivo três vezes na semana para ir ao curso, que acontece entre às 14h e 18h da tarde. Ela está no último semestre do curso técnico de enfermagem e diz que gasta, aproximadamente, 3 horas de viagem para realizar o trajeto de 13 km, que vai da sua casa, em Itapissuma, até a unidade de ensino, localizada em Abreu e Lima, e depois gasta mais 2 horas para voltar para a sua casa. Ou seja, são 5 horas do dia gastas com deslocamento. Tempo que ultrapassa as 4 horas de aulas que são dedicadas à aprendizagem do conteúdo teórico do curso.

Ela reclama da falta de opção de transporte público na cidade onde mora. As linhas que atendem a sua localidade são a Linha 1969 (Itapissuma/TI Igarassu) e a Linha 1968 (Ilha de Itamaracá/TI Igarassu). A primeira linha opera com um veículo, apenas, e só funciona durante a semana. A segunda possui mais viagens, mas o intervalo de espera entre um ônibus e outro é, na prática, superior a 20 minutos chegando a 50 minutos, como pudemos registrar. “Muitas vezes, o ônibus já passa aqui lotado, não temos nem condições de subir”, afirma a entrevistada A.

Além da jornada de estudos, a entrevistada se divide entre as atividades domésticas e de cuidado com a família. Ela mora com os filhos, que têm as idades de 11 e 14 anos, e o esposo. Para ela, a obtenção da qualificação na área de saúde gerará oportunidades de trabalho remunerado, condição que permitirá maiores recursos para a provisão das necessidades da família. Atualmente, a renda da família vem do trabalho do esposo, que é militar e recebe três salários mínimos. Ela visa melhorar essa renda quando começar a atuar como técnica de enfermagem. Também lembrou que, antes de escolher a carreira de enfermagem, já tinha se capacitado nas áreas de estética e de beleza, atuando como cabelereira, massagista e *design* de sobrancelhas. Uma trajetória de qualificações que já vem de anos.

A qualificação é um dos aspectos considerados na busca por melhores oportunidades de trabalho. Contudo, não é garantia para tal. O autor Souza (2012) destaca esse aspecto no seu livro “Os batalhadores brasileiros: nova classe média ou nova classe trabalhadora?”, quando trata sobre o trabalho dos atendentes de *telemarketing*. Segundo ele,

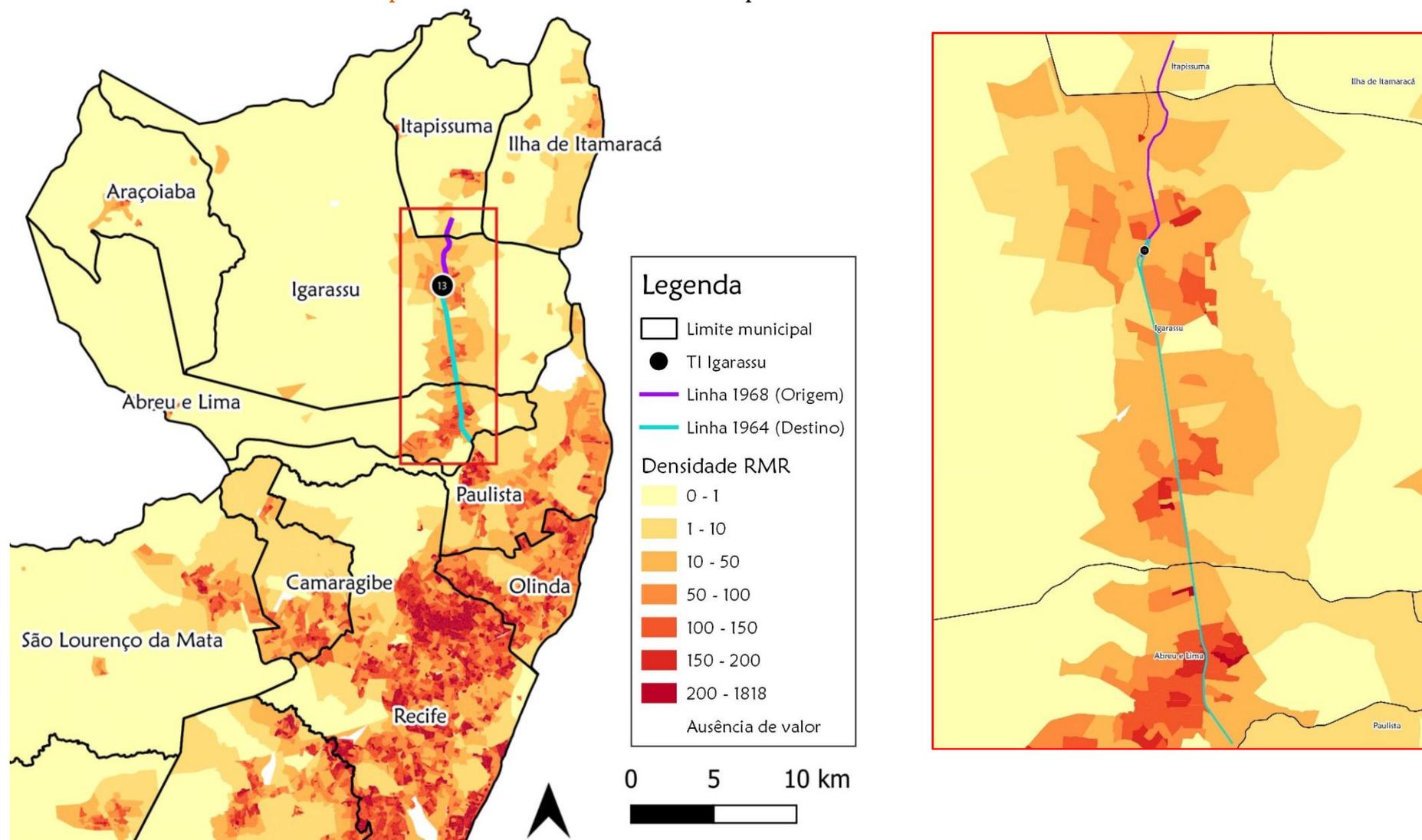
O mercado de trabalho exige, cada vez mais, a obtenção de qualificação. Para se integrar ao mercado de trabalho, especialmente no âmbito formal, nunca foi tão importante ser qualificado. Entretanto, possuir uma qualificação não é garantia de integração estável no mercado de trabalho, na medida em que os trabalhadores com níveis mais baixos de qualificação são relegados às posições e empregos de instabilidade no mercado de trabalho (Souza, 2012, p. 62).

Batalhadora, essa é, propriamente, a classe que denominamos para a entrevistada A. Para Souza (2017), há quatro classes sociais no Brasil “a elite dos proprietários, a classe média e suas frações (liberal, protofascista, expressivista e crítica), a classe trabalhadora semiqualficada (batalhadora) e a ralé de novos escravos” (Souza, 2017, p. 64). Essas estratificações representam o papel sociocultural que os diversos estratos socioeconômicos desempenham nos seus territórios e elas não consideram, apenas, o acesso ao capital econômico como divisor das camadas.

O emprego do esposo e a “estruturação” da família – elementos importantes elencados por Souza (2012) – dão à entrevistada A uma oportunidade de escolha (ainda que mínima) para buscar uma qualificação desejada. Essa busca por profissionalização alimenta o desejo de melhoria de vida, mesmo que seja preciso enfrentar condições ruins de mobilidade somadas à alta cobrança das tarifas. “O transporte piorou muito, a integração temporal complicou os usuários. Estamos pagando várias passagens, isso sempre acontece comigo” (Entrevistada A, 2023).

Os trajetos das linhas também influenciam nesse tempo de deslocamento. O percurso completo da viagem realizada pela usuária demanda dois veículos: um da linha alimentadora, que ela tem “duas opções”: linhas 1968 e 1969, e outro da linha radial, com duas opções: linhas 1967 e 1963 ou da linha perimetral: linha 1964, onde o TI Igarassu é o ponto de baldeação entre essas linhas. Com a redução das opções de ônibus, via BR-101, no TI Igarassu (falaremos deste aspecto no terceiro indicador), a usuária opta por usar o ônibus da linha perimetral 1964 (TI Igarassu/TI Macaxeira), que faz um percurso mais curto até o seu destino. No fim das contas, são 27,3 km percorridos em um período de 5 horas, aproximadamente. O mapa 13 ilustra o percurso realizado pela entrevistada A, do início do seu embarque até o seu desembarque final.

Mapa 13 - Percurso da entrevistada A (Itapissuma/Abreu e Lima) com detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

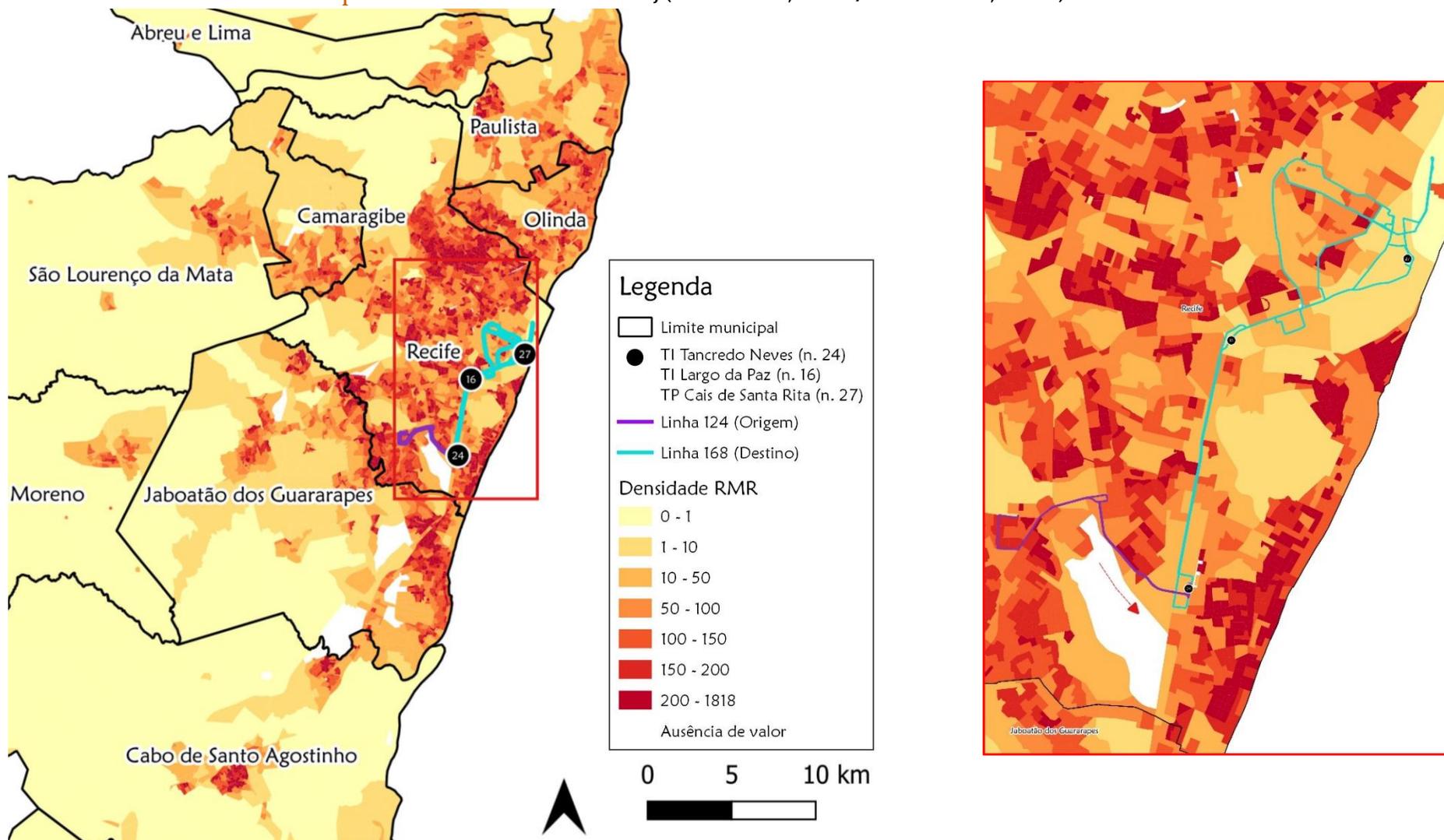
Podemos ver, no detalhe do mapa 13, que a entrevistada A sai da sua localidade, com densidade de até dez habitantes por hectare, e segue pelo corredor de transporte que passa por trechos de densidade maior que duzentos habitantes por hectare. O fator densidade demográfica é um dos principais aspectos que devem ser considerado no planejamento da mobilidade urbana, pois, ele oferece um panorama sobre a potencial demanda de pessoas que utilizarão os serviços de transportes. No caso da entrevistada A, apesar de morar em um bairro com baixa densidade ela depende do transporte que atende a outras localidades mais adensadas e sofre com a falta de confiabilidade do serviço, no quesito referente à disponibilidade de viagens.

A oferta de veículos de transporte repercute diretamente no tempo de deslocamento e nas condições de acessibilidade, o que deveria ser um quesito mínimo de qualidade, torna-se um sonho. “No Brasil não existe um transporte público de qualidade. Transporte de qualidade é aquele que cumpre os horários, que não seja lotado... É nosso direito”, diz a entrevistada A, 2023. Nesse aspecto, o direito ao transporte de qualidade soa como uma utopia e não como um objetivo concreto.

“Nos dias de feriado, os ônibus desaparecem”, afirma a entrevistada J ao referir-se sobre a disponibilidade de veículos para ir à igreja, na época das festividades de Nossa Senhora do Carmo, padroeira do Recife, a quem ela é devota. A idosa de 72 anos de idade utiliza o ônibus e o trem para tudo, inclusive, para ir à unidade de saúde no bairro da Imbiribeira, em Recife, onde trabalha como técnica de enfermagem. Ela mora com o filho, que é portador de deficiência intelectual, no bairro do Ibura, localidade do Recife estigmatizada pela violência e pela pobreza. A renda da família é de dois salários mínimos, um dela e o outro da aposentadoria do filho. Nos dias de folga, a idosa aproveita para resolver as suas questões pessoais, como pagamento de contas, consultas médicas e compras.

Encontramos a usuária, no dia em foi entrevistada, no TI Tancredo Neves, ela esperava pelo ônibus da Linha 124 (Vila do SESI/TI Tancredo Neves) para ir para casa e estava voltando de uma agência da Compesa (Companhia Pernambucana de Saneamento), localizada no bairro de Santo Amaro, centro do Recife. Ela tinha pego a Linha 168 (TI Tancredo Neves/Conde da Boa Vista) e aguardava o segundo veículo no TI Tancredo Neves. A usuária buscou a unidade de abastecimento d'água para obter informações sobre a falta de recebimento da sua conta mensal, ela estava acompanhada de uma vizinha, também idosa, e calculava que concluiria o seu percurso total em 4 horas, depois de ter andando 38,8 km, entre a sua casa e a agência

Mapa 14 – Percurso da entrevistada J (Vila do SESI, Recife/Santo Amaro, Recife) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

(ida e volta), para resolver o problema da sua conta. O percurso realizado pela entrevistada J está representado no mapa 14.

A frequência de ônibus é o aspecto que a usuária considera como o mais importante. Ainda mais porque a linha que ela utiliza para acessar o TI Tancredo Neves só passa a cada uma hora e não funciona aos domingos. “O transporte é péssimo, tiraram os ônibus da Vila do SESI, demora bastante, tiraram três ônibus” (Entrevistada J, 2023). Podemos notar, neste caso, que mesmo sendo uma região com densidade demográfica alta, a dificuldade retratada pela entrevistada J é similar ao problema da entrevista A, a regularidade dos transportes.

Na tabela 7, podemos ver a grade de horários da linha 124 (Vila do SESI/TI Tancredo Neves). As informações sobre a frequência das viagens mostram os longos intervalos entre um ônibus e outro, chegando até a ultrapassar duas horas de espera. Essa linha, atualmente, faz 16 viagens, nos dias úteis, 14 viagens aos sábados e não há viagens aos domingos, confirmando a escassez de transportes retratada pela entrevistada J.

Tabela 7 - Grade de horários da Linha 124 (Vila do Sesi/TI Tancredo Neves)

Dias úteis					Sábado				
04:30	05:30	06:30	07:35	08:40	04:30	05:30	06:40	07:50*	-
09:45*	11:45*	12:50	13:55*	16:05*	09:00*	11:30*	12:50	14:00	15:10*
17:10	18:15*	20:05*	21:05	22:05	17:40*	19:00	20:20	21:40	-
23:05					23:00				
Total: 16 viagens					Total: 14 viagens				

Fonte: *site* do CTM/Grande Recife. Disponível em:

<https://www.granderecife.pe.gov.br/transporte/quadro-de-horario/>. Acesso em: 11 mar. 2024.

*Intervalo igual ou superior a 120 minutos.

O controle na oferta de veículos, sobretudo, das linhas alimentadoras – que são aquelas que conectam os bairros às integrações – compromete o deslocamento das pessoas e repercute no uso do tempo, sobretudo, porque os usuários dispõem de horários seletos, ou seja, os transportes estão concentrados nos horários de pico e escassos ou ausentes nas demais horas do dia e nos finais de semana. Esse controle sobre o deslocamento das pessoas exerce, simultaneamente, o domínio sobre o espaço e o tempo das pessoas no transporte público coletivo. Segundo Villaça (2001),

“Entende-se por dominação por meio do espaço urbano o processo segundo o qual a classe dominante comanda a apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço urbano. Dentre essas vantagens, a mais decisiva é a otimização dos gastos de tempo despendido nos deslocamentos dos seres humanos, ou seja, a acessibilidade às diversas localizações urbanas, especialmente ao centro urbano” (Villaça, 2001, p. 328).

Com isso, podemos afirmar que o transporte assume um papel importante no controle do acesso aos espaços urbanos. Com a oferta de viagens reduzida durante a semana e, ainda mais restrita, nos finais de semana, os moradores da periferia estão limitados e isolados nas suas fronteiras socioespaciais, até mesmo, nos seus “dias de folga”²⁸.

No caso do Município de Araçoiaba, por exemplo, que está localizado na nucleação Norte da RMR, há duas linhas de ônibus para servir à população de, aproximadamente, 19,2 mil habitantes²⁹. Essas linhas saem de dois terminais, um situado no município de Igarassu (Nucleação Norte), que abriga a Linha 1903 (Araçoiaba/TI Igarassu), e o outro localizado no município de Camaragibe (Nucleação Oeste), que dispõe da Linha 2463 (Araçoiaba/TI Camaragibe).

Essa restrição no número de linhas com destino a Araçoiaba, repercute no longo tempo de intervalo entre um ônibus e outro. Nos dias úteis, são cerca de 45 a 120 minutos, na linha 1903, e de 50 a 170 minutos, na linha 2463. Enquanto que a média entre o total dos intervalos das duas linhas ultrapassa os 95 minutos, ou seja, são intervalos grandes, que chegam somar até 3 horas entre uma viagem e outra, conforme mostrado na tabela 8. Nos finais de semana, a oferta de viagens é ainda mais reduzida, são duas viagens a menos na linha 1903 e uma viagem a menos na linha 2463. Lembrando que essas linhas não se integram entre si.

Tabela 8 - Grade de horários das linhas de ônibus que servem Araçoiaba

Linha 1903 (Araçoiaba / TI Igarassu)		Linha 2463 (Araçoiaba / TI Camaragibe)	
Dias úteis	Sáb. e Dom.	Dias úteis	Sáb. e Dom.
03:15*	03:20	-	-
04:00*	04:15	-	-
04:45*	-	-	-
05:35	05:35	-	-
06:30	06:30	06:10	06:40
07:55	07:55	08:05	07:50**
09:30	09:25	-	-
10:50	11:00	10:50	10:40**
12:50	12:00	11:50	12:25
14:50	13:25	14:10	14:10
16:50	15:25	16:10	15:55
18:10	17:20	17:40	18:00
19:30	18:55	18:50	19:25
20:30	20:40	19:40	21:45
22:15	22:15	22:00	-
23:20	-	-	-

²⁸ Nos referimos às folgas do trabalho formal e/ou trabalho regular.

²⁹ IBGE, Portal Cidades e Estados. População Araçoiaba: 19.243 pessoas. Acesso em: 11 mar. 2024.

Total de viagens

16	14	10	9
----	----	----	---

Fonte: *site* do CTM/Grande Recife, 2024.

*Menor intervalo de espera (45 minutos), Linha 1903. **Maior intervalo de espera (170 minutos), Linha 2463.

Os dados da tabela 8 contribuem para facilitar a compreensão do papel do transporte público coletivo na produção do espaço, conforme destacou Villaça (2001). A concentração das viagens nos horários iniciais do dia visa assegurar o deslocamento de mão-de-obra para o trabalho, da mesma maneira que o transporte coletivo fazia na sociedade industrial dos séculos XIX e XX, cuja função era de transportar a massa operária para as fábricas e devolvê-la à moradia ao final da jornada. A baixa oferta de ônibus nos demais horários do dia e nos finais de semana torna-se um obstáculo no acesso aos serviços cotidianos e às atividades de lazer, de cultura e de entretenimento.

Segundo Planka.nu (2020), nos sistemas de transportes, a exclusão das classes economicamente mais pobres se torna um mecanismo de acumulação capitalista. O controle do movimento das pessoas, a oferta e as condições de mobilidade têm uma finalidade: o lucro empresarial.

O transporte público nos moldes atuais só é lucrativo se funcionar lotado, devendo cumprir um quadro de horários baseado na rotina do trabalho. Afinal, a esses corpos violentados cotidianamente pelo transporte só é autorizado acessar a cidade para fins de produção (Planka.nu, 2020, p. 139).

A dificuldade de acesso às redes de transportes segrega estratos sociais, que já estão colocados como parte inferior da sociedade modernizada. Essas limitações exigem dos usuários um longo tempo e um custo muito alto para realizar seus percursos. A imobilidade relativa do morador da periferia contribui para a fragmentação da metrópole, tendo em vista o isolamento entre as classes, nos seus espaços de moradia. E foi o que pudemos perceber com a condição de “isolamento” da entrevistada J.

A fragmentação do espaço evidencia as desigualdades entre as classes sociais, pois elas produzem e consomem o espaço de maneiras diferenciadas e os conflitos entre grupos sociais com mais opções de acesso e aqueles com menos opções são reproduzidos no espaço urbano. Ao mesmo tempo em que o Estado intervém, direta ou indiretamente, na oferta habitacional, por meio do financiamento e/ou construção, as classes dominantes, devido ao seu poder aquisitivo junto ao mercado imobiliário formal, podem selecionar para si as melhores áreas, excluindo e direcionando a localização da população de baixa renda (Villaça, 2001).

Ao comandar a produção do espaço urbano, a classe dominante o faz não só com relação à produção material e direta como também no que diz respeito ao valor e ao preço. De acordo com Villaça (2011, p. 66), a classe dominante “comanda também as ações do Estado sobre esse espaço e ainda a produção das ideias dominantes a respeito dele”. Isso foi percebido em 2020, quando a sociedade cobrou do Estado a necessidade de fiscalização perante o descumprimento de medidas de proteção sanitárias, contra a COVID-19, pelas empresas de ônibus que operavam o serviço de transporte público de passageiros na RMR, e não houve uma efetiva mudança. Pelo contrário, houve redução no número de linhas e de veículos e, em 2021, o preço da tarifa subiu mais de 8%.

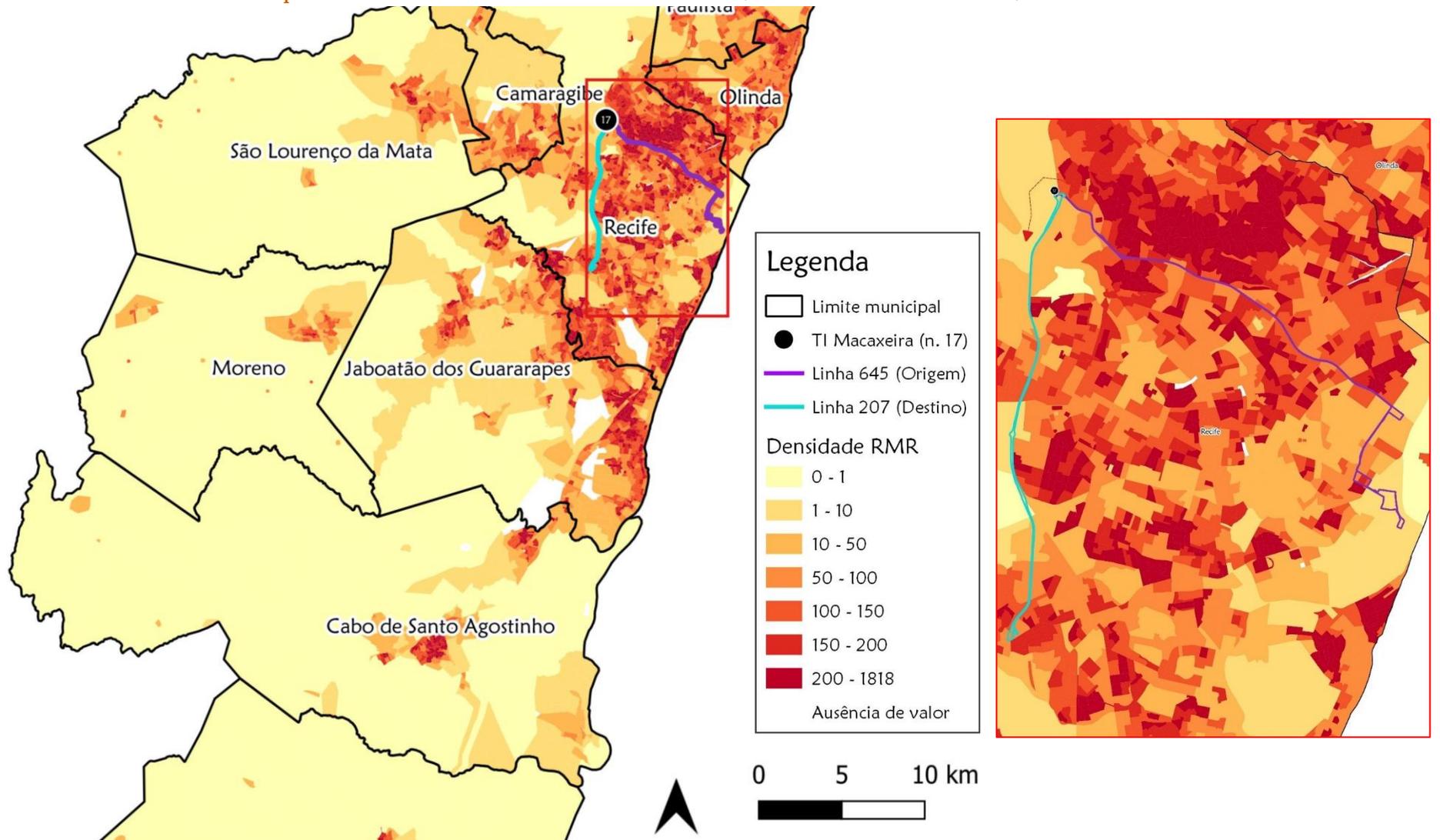
Conforme vimos no capítulo anterior, a superlotação e o atraso foram os itens mais apontados pelos entrevistados desta pesquisa. A fala do entrevistado E reforça esses problemas enfrentados pelos usuários do transporte público e cobra atuação governamental na busca por melhorias.

“Falta investimento do governo, falta cuidado nos ônibus, tudo isso gera um investimento que é eu acho necessário. Os horários dos ônibus atrasam muito e, assim acumulam muitas pessoas nas paradas e lotação dentro dos transportes. Tem que haver um regulamento nisso” (Entrevistado E, 2023).

O entrevistado E, de 18 anos, utiliza o STPP/RMR de segunda a sexta-feira para ir ao Instituto Federal de Pernambuco, onde cursa o ensino médio, que é integralizado com o técnico em segurança do trabalho. O estudante reside com a mãe, a irmã e a tia no bairro de Casa Amarela, no Recife, e estuda no bairro Cidade Universitária, na mesma cidade. Ele gasta duas horas de deslocamento, por dia, e percorre (ida e volta), aproximadamente, 19 km. As suas viagens origem-destino são mais rápidas devido à localização da sua residência e da instituição onde estuda, ambas situadas próximo de vias de grande circulação, a Avenida Norte (radial) e a Rodovia BR-101 (IV Perimetral), que pertencem à rede do Sistema Estrutural Integrado (SEI).

Além disso, o trecho percorrido pelo entrevistado E possui uma densidade superior a duzentos habitantes por hectare, facilitando o maior número de veículos nas linhas de ônibus por ele utilizadas. O trajeto realizado pelo entrevistado E está representado pelo mapa 15, onde podemos ver no detalhe, que o traço roxo é o percurso da Linha 645 (TI Macaxeira/Av. Norte) e o traço turquesa é a Linha 207 (TI Barro/TI Macaxeira/BR-101).

Mapa 15 – Percurso do entrevistado E (Casa Amarela, Recife/Cidade Universitária, Recife) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

Já o entrevistado L usa o transporte público coletivo de segunda-feira a sábado com destino ao trabalho. Ele reclama da demora dos transportes e diz o seguinte: “tem que botar mais ônibus para rodar, regularizar os horários... Os ônibus ficam muito tempo parados no terminal”. O usuário tem 50 anos de idade, mora com a esposa no Alto da Bondade, em Olinda, e trabalha como auxiliar de almoxarifado no bairro de Cajueiro Seco, em Jaboatão dos Guararapes.

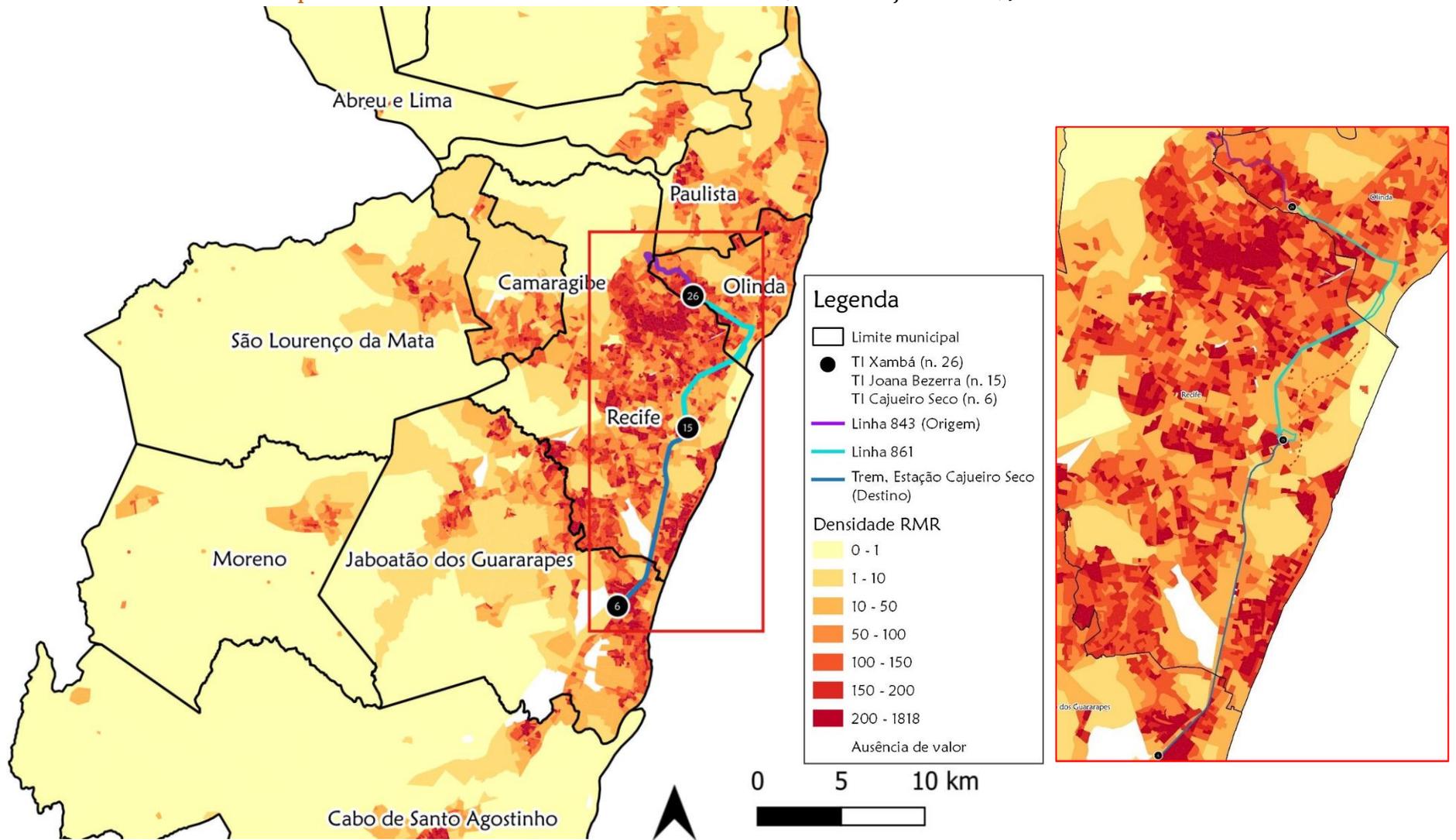
Esse trabalhador utiliza seis transportes, por dia. São quatro ônibus e dois trens, um trajeto de cerca de 67,4 km (ida e volta). O percurso do entrevistado L está representado no mapa 16. Nele, podemos ver que o usuário utiliza três terminais integrados: TI Xambá, TI Joana Bezerra e TI Cajueiro Seco. Essas baldeações obrigatórias comprometem o tempo de viagem do trabalhador, que diz começar no serviço às 07h da manhã e, dependendo da demanda de trabalho, largar às 20h da noite, ou seja, são mais de 12 horas de trabalho. Somado a isso, ainda dispense de mais 5 horas de deslocamentos, restando poucas horas do dia para o seu descanso.

O cotidiano do entrevistado L mostra a condição de subordinação enfrentada por ele - e por tantos trabalhadores -, alegando ter baixa valorização do seu trabalho porque só estudou até a 6ª série do ensino fundamental. Segundo Fernandes (2008, p. 184), “os seguimentos da população brasileira que suportam os maiores sacrifícios, decorrentes dos custos diretos ou indiretos da existência de uma sociedade de classes”, são os “condenados do sistema”³⁰, representando a maior parte da população. Isso porque a ordem competitiva de acumulação capitalista tende a beneficiar os setores socialmente privilegiados, deixando vulneráveis os demais.

Além do sentimento de frustração no trabalho, o entrevistado L relatou que enfrenta problemas com o alcoolismo, tornando ainda mais difícil, o seu desempenho nas tarefas do trabalho e no convívio familiar. A situação retratada pelo trabalhador mostra que os usuários do transporte público não enfrentam dificuldades só nos seus trajetos cotidianos, mas as suas trajetórias de vida estão marcadas por condições que os condenam socialmente, deixando-os ainda mais vulneráveis e susceptíveis às doenças provocadas pela dependência de álcool e outras drogas. Situação que não gera motivações para lutar por melhorias dos serviços que utilizam e que impactam nas suas condições de vida, como transportes.

³⁰ Expressão utilizada por Fernandes (2008) para se referir à população excluída das vantagens econômicas do modo de produção capitalista.

Mapa 16 - Percurso do entrevistado L (Alto da Bondade, Olinda/Cajueiro Seco, Jaboatão) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CIM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

Quanto aos serviços de trem do STPP/RMR, as condições de uso são, ainda mais, precárias. A entrevistada G nos contou que, horas antes de nos encontrar, tinha passado por uma situação bastante difícil dentro do trem. Ela tinha pego o transporte na estação de trem de Jaboatão e, ao seguir viagem, ele quebrou no meio do caminho. Segundo ela, a espera pelo próximo trem foi de quase 1 hora. Era o seu dia de folga, e ela estava voltando para casa depois de ter acompanhando a tia, que é idosa, em uma consulta médica. A tia veio do interior, um dia antes, e dormiu na casa da sobrinha já para facilitar o seu deslocamento no dia da consulta. Mas, mesmo com toda a programação, a viagem não ocorreu conforme esperavam.

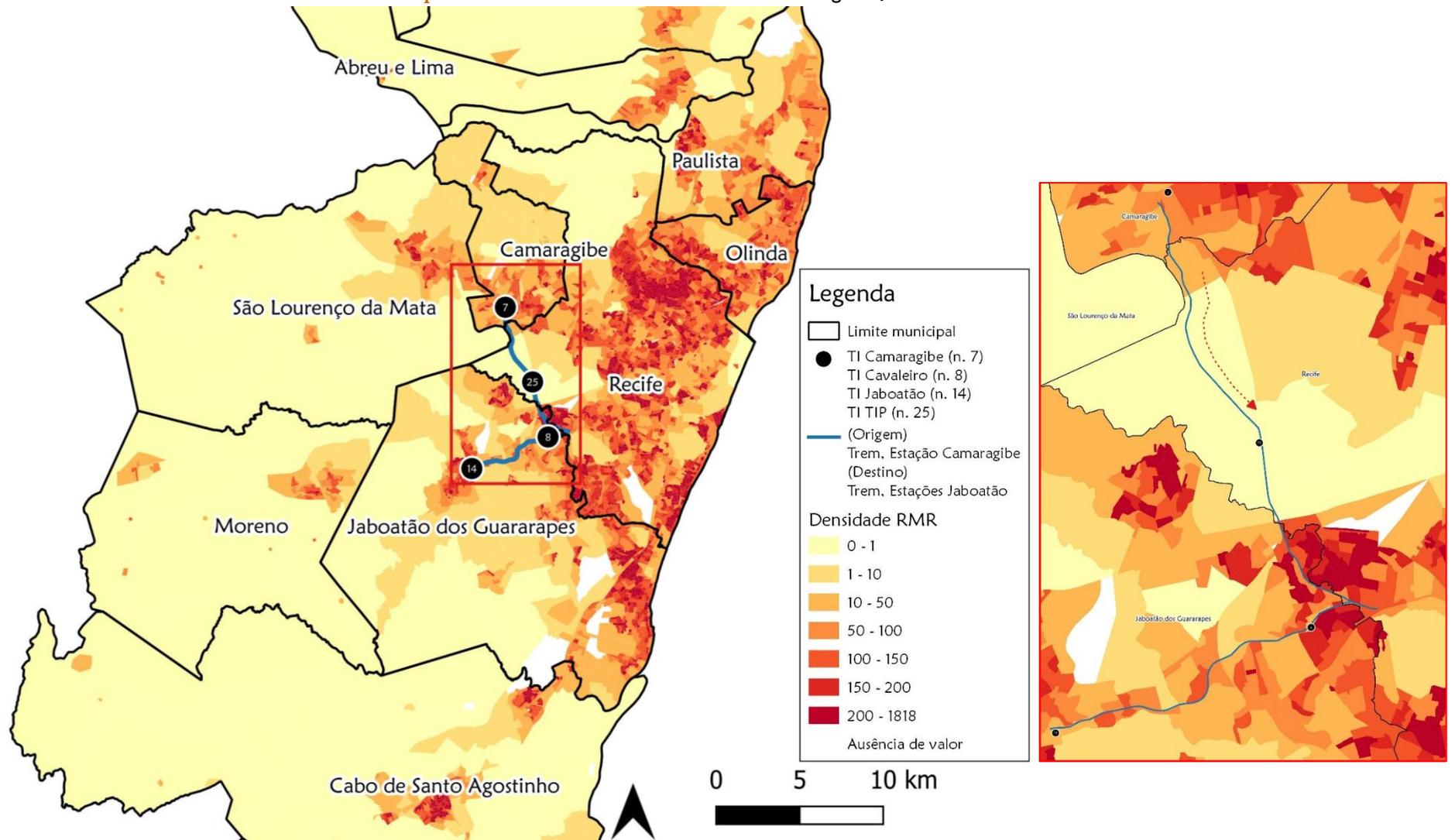
“Já era pra gente ter chegado em casa, esse trem demorou muito”, conta a entrevistada G, que tem 37 anos, é manicure e mora com o esposo e a filha, de 4 anos, em Camaragibe. No dia que conversamos com a entrevistada G, ela tinha gasto 3 horas de viagem da estação Camaragibe até a estação Jaboatão (ida e volta), com parada na estação Tejipió para troca de veículo, devido à quebra do trem. O percurso total realizado pela passageira e a sua tia foi de 31,6 km. Estávamos acompanhando o final da viagem delas, que já se aproximava do destino desejado. O mapa 17 mostra o trajeto dos dois ramais da Linha Centro, utilizados pelas passageiras.

As dificuldades enfrentadas pelos passageiros dos trens do STPP/RMR decorrem de situações institucionais a nível nacional, onde a gestão do transporte ferroviário passa pela dicotomia da descentralização governamental. Nesse impasse entre governança federal e estadual, a rede de transporte carece de eficiência e de investimentos. Até houve uma tentativa de atualização do sistema ferroviário, na RMR, com a implantação de VLT no anel Jaboatão/Camaragibe, justamente no trecho de interesse da usuária que entrevistamos, mas a ação foi ínfima e não seguiu adiante. Atualmente, os VLT da RMR operam, apenas, o trecho da linha de trem Cajueiro Seco/Cabo de Santo Agostinho.

Além do trem, a entrevistada G utiliza os ônibus do STPP/RMR de segunda-feira a sábado para ir ao trabalho, em Recife, e reclama das condições de uso e da falta de ônibus aos sábados. “O serviço é ruim, é muita gente pra pouco ônibus, ar-condicionado quebrado... Eu uso o BRT Camaragibe/Derby (Linha 2480) e, dia de sábado, não tem ônibus”, diz a entrevistada G, 2023.

Segundo notícia veiculada pelo portal G1 Pernambuco, a substituição dos BRT por ônibus comuns aos finais de semana foi uma medida adotada pelo CTM/Grande Recife, durante a pandemia, para conter a propagação da COVID-19 (BRTs..., 2020). Depois disso, os BRT não voltaram a circular aos finais de semana, com regularidade.

Mapa 17 - Percurso da entrevistada G (Camaragibe/Jaboatão) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

A retirada dos veículos aos finais de semana, evidencia a tese de que o transporte público coletivo cumpre o papel de distribuir a mão-de-obra para o mercado produtivo e quando essa demanda diminui já não é mais interessante ofertar o serviço para uma parcela menor de usuários, pois gerará “prejuízo” financeiro para as operadoras, como os custos com combustível e funcionários.

Segundo Marx (1973, p. 533-534) *apud* Harvey (2005, p. 49), “a redução dos custos da circulação real (no espaço) faz parte do desenvolvimento das forças de produção pelo capital”. Tal otimização reflete nas condições de acessibilidade das pessoas, colocando à tona o conflito entre o mercado e a sociedade na garantia do direito ao transporte.

Para a entrevistada H “o transporte é péssimo”. A aposentada, com 53 anos de idade, também mora em Camaragibe e falou que, apesar de agora usar o transporte poucas vezes ao mês, a sua rotina quando utilizava o transporte para ir ao trabalho, em Recife, era exaustiva. Recém aposentada, ela nos contou que o seu deslocamento não era tranquilo, o sufoco dentro do trem era diário, inclusive, trazendo prejuízos para si. “Eu chegava machucada. Já aconteceu de chegar [em casa] com a marmita quebrada de tanto archoado [...]”, diz a usuária durante a entrevista, ver o diálogo no quadro 9.

Quadro 9 - Diálogo com a entrevistada H

Pesquisadora: - O que você acha do transporte público coletivo da RMR?
Entrevistada H: - Agora eu uso pouco porque me aposentei faz pouco meses. Aí só saio pra resolver umas coisas, como hoje, por exemplo, que estou indo no centro para pagar umas contas. Mas o transporte é péssimo. Quando eu saía de casa para trabalhar, eu saía de 4h30 da manhã pra pegar o primeiro metrô (Linha Centro, via Camaragibe) e... muita gente, muito tumultuado. Ninguém respeita ninguém, né? Eu descia na Mangueira (estação). Na volta era aquele sufoco novamente, no metrô... o ar-condicionado péssimo, porque... quando tem muita gente não dá conta da demanda. Era horrível!
Pesquisadora: - Na sua opinião, o que é um transporte público de qualidade?
Entrevistada H: - Que vá todo mundo sentado, que não precise de tumulto, um empurrando o outro e que tenha ônibus suficiente para todos, assim, no pouco tempo de horário e com mais frequência. Porque quando você vem, você espera muito. Eu largava de 17h e chegava de 20h30 em casa, veja que absurdo.
Pesquisadora: - E o percurso não era tão longe assim.
Entrevistada H: - Sem contar quando eu chegava machucada. Já aconteceu de chegar com a marmita quebrada de tanto archoado assim, um apertando o outro, porque todo mundo quer ir embora pra casa e tá todo mundo cansado.
Pesquisadora: - Você já viveu a experiência de um transporte de qualidade?
Entrevistada H: - Até que hoje [dia da entrevista] está um dia tranquilo. Nesse horário que estamos o transporte é melhor. O trânsito está mais tranquilo... Eita, eu vou precisar descer, tá certo? Chegou na minha parada.
Pesquisadora: - Está certo, obrigada pelas contribuições.

Fonte: gravações da pesquisa, 2023.

No momento da entrevista, o ônibus em que utilizávamos (linha 2490) não estava lotado e a viagem foi tranquila. Era por volta das 14 horas da tarde, um horário com menos demanda de passageiros, por isso as condições dentro do transporte eram melhores. Naquele dia, o percurso feito pela entrevistada H consistiu em se deslocar da sua casa até o centro de Camaragibe para pagar as suas contas mensais. O trajeto casa-serviços realizado pela usuária foi de 5,5 km e, segundo ela, o tempo gasto foi de 30 minutos, utilizando duas linhas de ônibus: a 2478 (Santana/TI Camaragibe) e a 2490 (TI Camaragibe/TI Macaxeira). O mapa 18 mostra o percurso feito pela usuária.

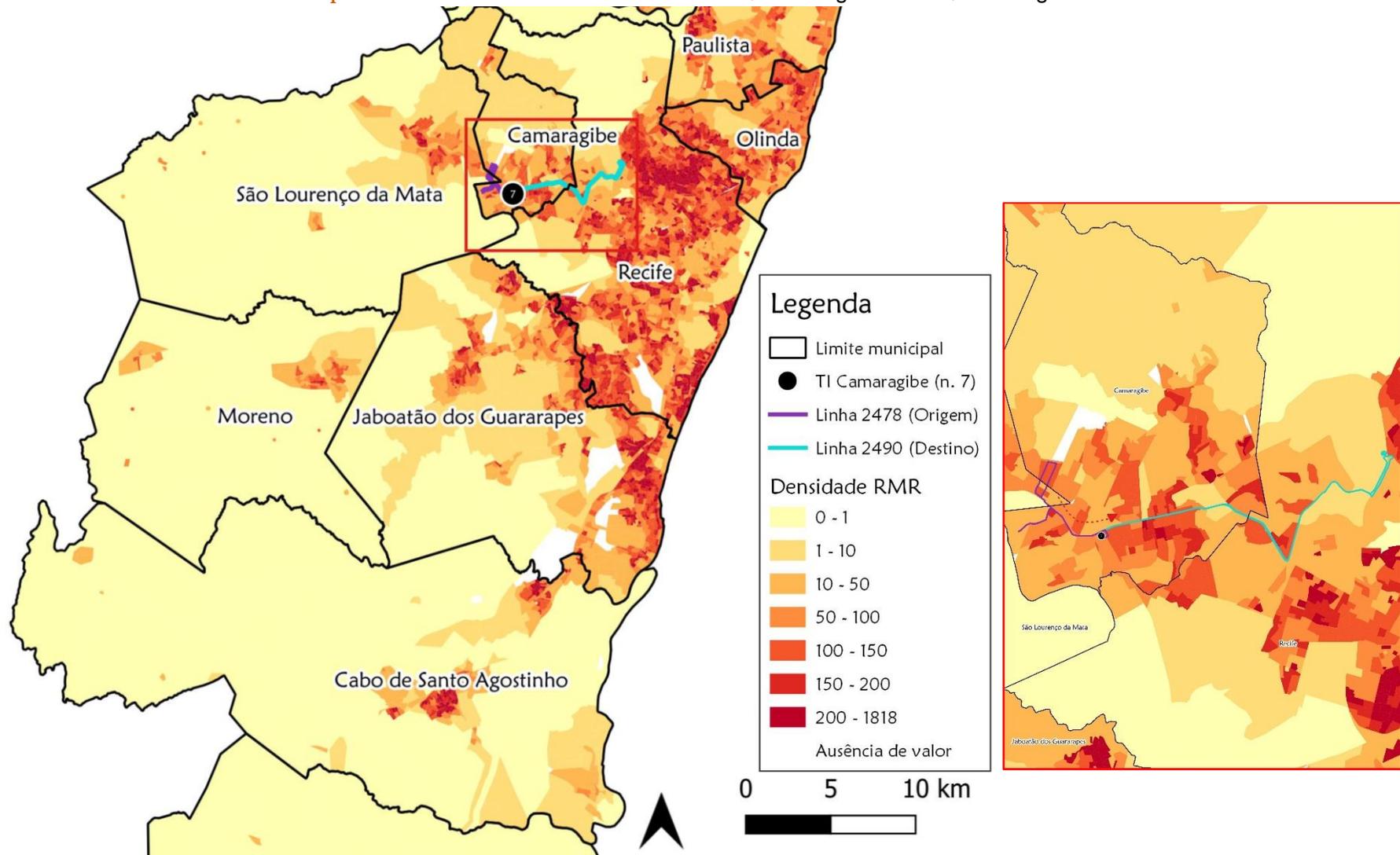
O fato de o transporte estar melhor nas horas fora do pico mostra que é possível ter boas experiências com o STPP/RMR, onde fatores como condições do trânsito e demanda de passageiros interferem no conforto das viagens. Ao mesmo tempo chama a atenção para a necessidade de ampliação da capacidade de cobertura do serviço nos diversos horários do dia, uma vez que a superlotação é uma das piores condições relatadas pelos usuários e que reforçam o controle da mobilidade através da oferta de veículos.

Já para a entrevistada O, a viagem às 12h20 estava tranquila demais para ser verdade, ela não demorou para pegar o ônibus que precisava, no TI Abreu e Lima, e comenta entusiasmada sobre a situação: “Hoje está um dia atípico, que está um pouco mais vazio. Mas sempre vem muito lotado, a janela não abre, então fica muito quente e o ar-condicionado não dá conta, é ruim de respirar”. Mas, durante a viagem o ônibus quebrou, apesar de aparentar ser um BRT novo.

O transporte referido fazia a Linha 1062 (TI Abreu e Lima/PCR/Parador), tinha pouca gente dentro dele e o percurso estava rápido, até que ao chegar no TI Pelópidas Silveira o ônibus parou de funcionar. A estudante, de 19 anos, estava indo para o curso depois que tinha cumprido a sua jornada de estágio no turno da manhã. Ela é jovem aprendiz no setor administrativo de uma empresa e se desloca de segunda-feira a sexta-feira da sua casa, em Olinda, até o estágio, em Abreu e Lima, e depois para o curso, em Recife. Além do transporte da empresa, ela usa o serviço de ônibus da RMR e paga uma das três passagens que gasta, por dia.

Como vimos no capítulo 3, a falta de manutenção dos veículos representou, em 2022, quase 7% do total de reclamações recebidas pela ouvidoria do CTM/Grande Recife e, dentre as situações reportadas, está a quebra dos veículos durante a realização das viagens, comprometendo a qualidade dos deslocamentos.

Mapa 18 – Percurso da entrevistada H (Santana, Camaragibe/Centro, Camaragibe) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

O diálogo com a entrevistada O foi relatado no quadro 10. Nele, podemos ver que tivemos que encerrar a entrevista com a passageira porque ela precisou correr para pegar outro ônibus e seguir a sua viagem. Sendo assim, não foi possível precisar o percurso total da viagem, mas o mapa 19 ilustra o percurso das linhas utilizadas pela entrevistada O.

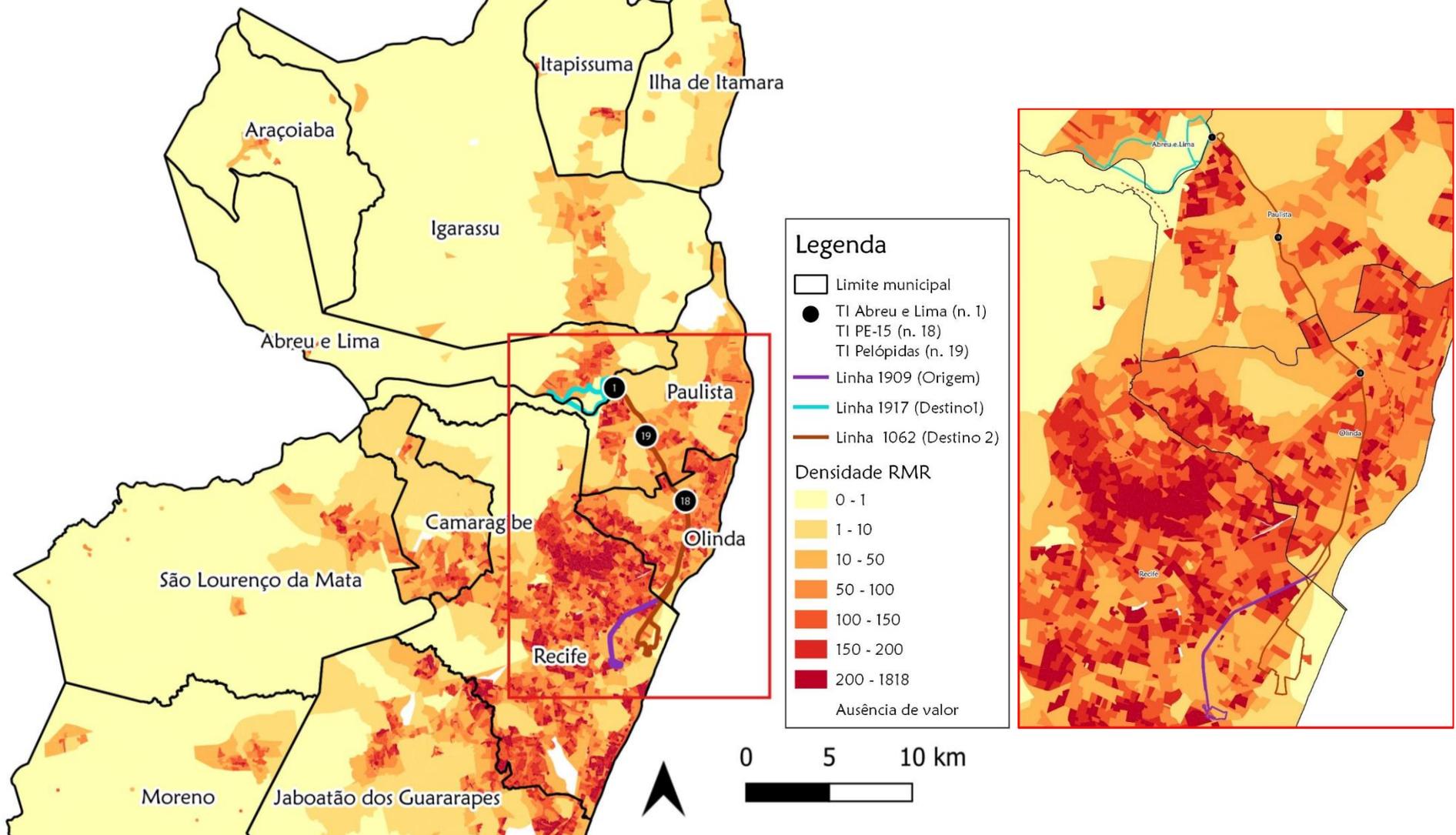
Quadro 10 - Diálogo com a entrevistada O

Pesquisadora: - Como é o seu deslocamento no transporte público coletivo da RMR?
Entrevistada O: - Nesse horário que a gente está, normalmente, ele vem muito mais lotado. Hoje está um dia atípico, que está um pouco mais vazio. Mas sempre vem muito lotado, a janela não abre, então fica muito quente e o ar-condicionado não dá conta, é ruim de respirar. Tem poucas cadeiras, aí é ruim de se apoiar. Sem contar no preço das passagens, são três passagens B (Anel), por dia. A empresa paga duas e eu pago mais uma para ir ao curso.
[Nesse momento, o ônibus que estávamos, Linha 1062 (TI Abreu e Lima/PCR/Parador), chega no TI Pelópidas Silveira e para.]
O motorista avisa: - O carro está quebrado.
Um passageiro pergunta: - Tá quebrado é?
Entrevistada O: - Eita... o carro quebrou? A gente vai ter que sair?
Pesquisadora: - Eu acho que foi, o ônibus quebrou...
Entrevistada O: - Eu vou ter que correr para pegar outro ônibus, senão vou chegar atrasada, desculpa.
Pesquisadora: - Está certo, obrigada. [E a entrevista foi encerrada.]

Fonte: gravações da pesquisa, 2023.

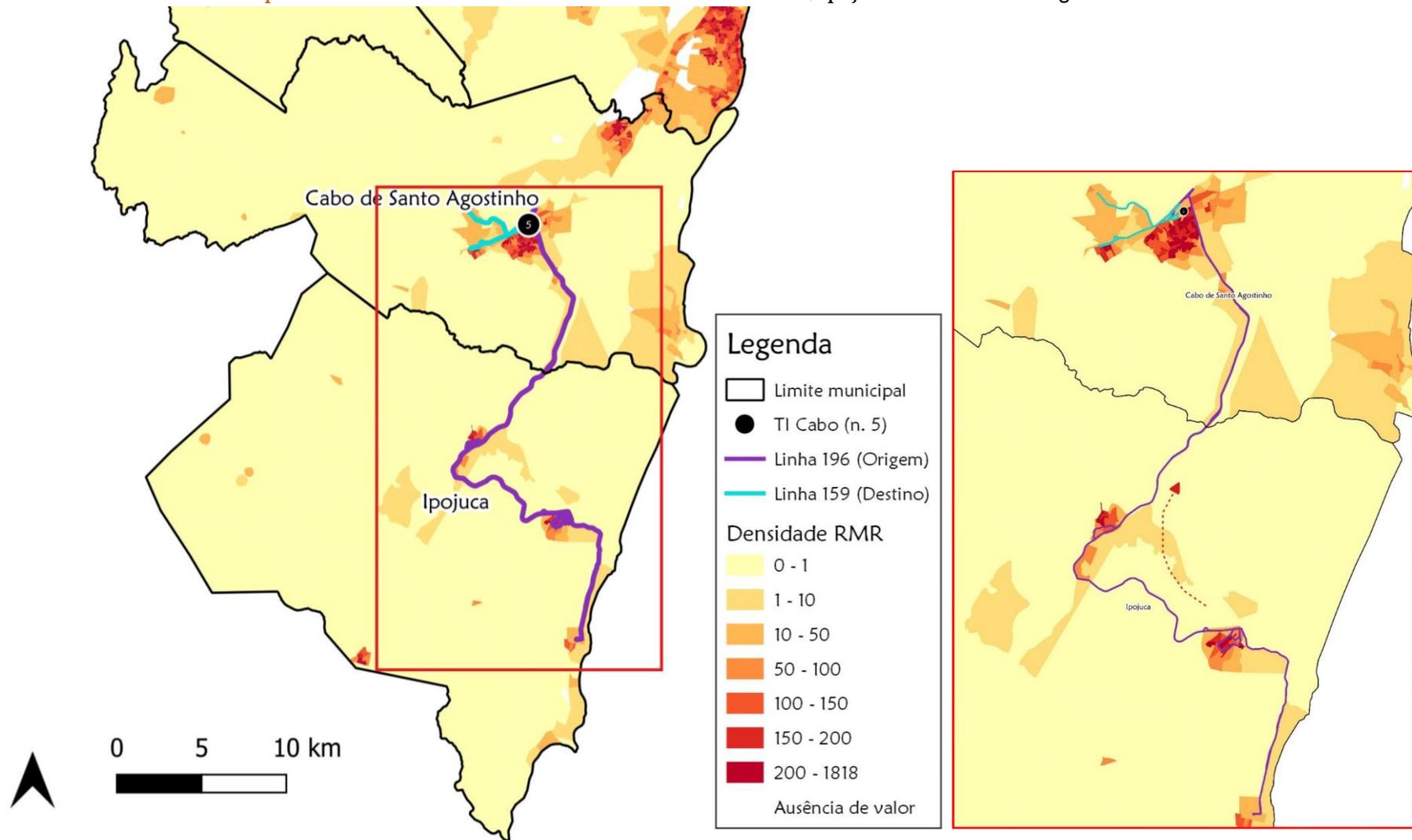
A quebra de ônibus durante o percurso também é uma realidade da cozinheira de 22 anos, que mora no bairro Nossa Senhora do Ó, em Ipojuca. “Os ônibus demoram muito. Quando quebra um ônibus é uma eternidade para chegar outro”, afirma a entrevistada W (2023), que voltava para casa depois de uma consulta médica de pré-natal, realizada na cidade do Cabo de Santo Agostinho. A passageira, que estava gestante, também contou da dificuldade que foi para pagar a passagem com dinheiro, pois não tinha o VEM. “Estou procurando saber onde tem o VEM aqui no TI Cabo, senão vou ter que pagar outra passagem”, conta a entrevistada W que estava acompanhada de dois parentes que também estavam sem o VEM. Eles percorreram cerca de 31 km em 2 horas e previam esse mesmo tempo para voltar para casa. As linhas de ônibus utilizadas por eles foram: a Linha 196 (Nossa Senhora do Ó/TI Cabo) e a Linha 159 (Charneca/TI Cabo), o trajeto dessas linhas está representado no mapa 20, na página 168.

Mapa 19 - Percurso da entrevistada O (Olinda/Abreu e Lima/Recife) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

Mapa 20 - Percurso da entrevistada W (Nossa Senhora do Ó, Ipojuca/Cabo de Santo Agostinho) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

A demora pela espera do ônibus, a falta de informações sobre a mudança de horário das viagens, a baixa oferta de veículos são questões levantadas pela entrevistada X, de 42 anos, que é moradora do bairro de Ponte dos Carvalhos, no Cabo de Santo Agostinho, e trabalha no centro do Cabo. A usuária relata que demora mais tempo esperando o ônibus na parada do que na viagem, que é de 20 minutos, em um percurso de 9 km, feito pela Linha 181 (Cabo/COHAB/TI Cajueiro Seco).

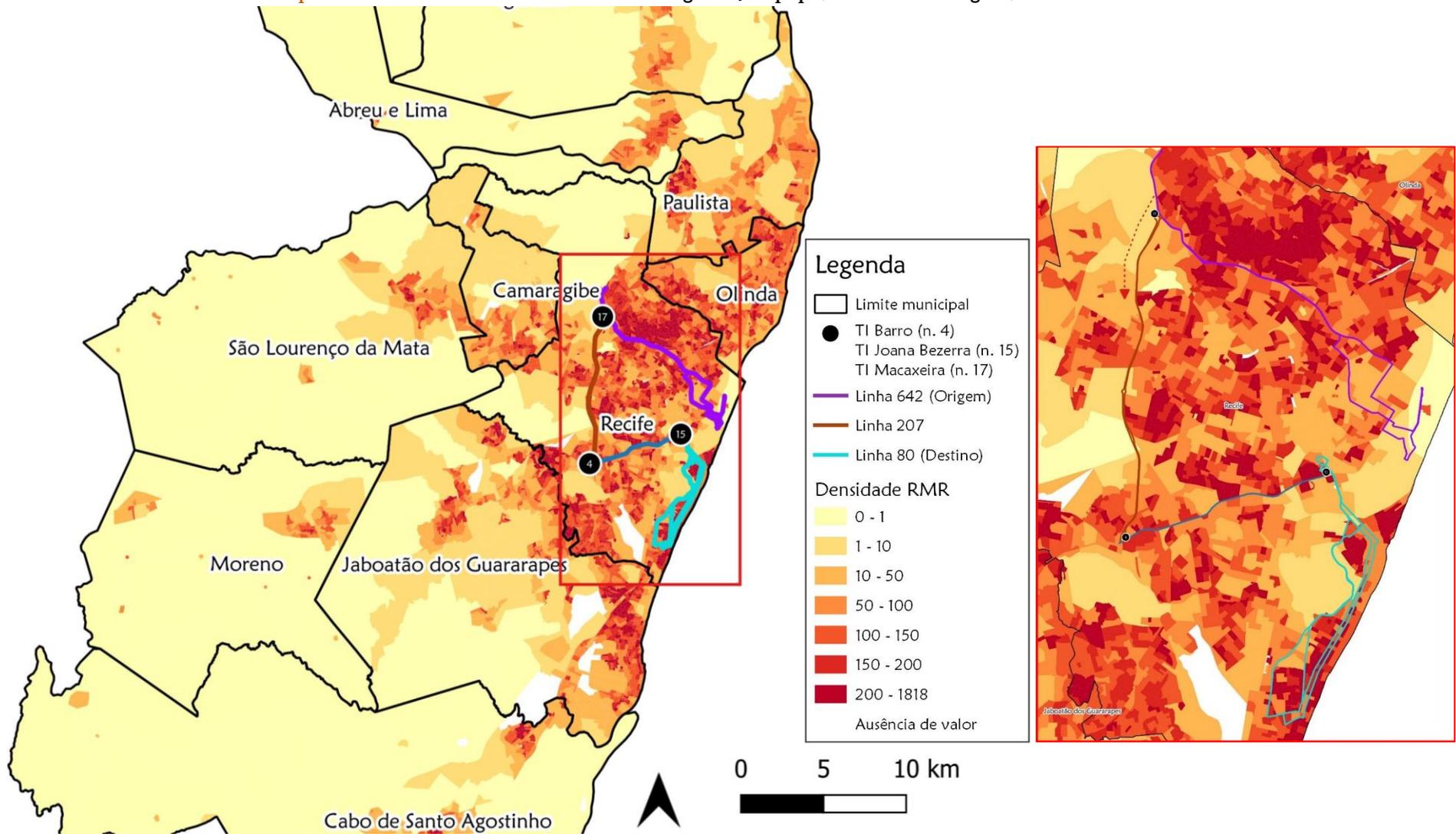
Já na opinião da entrevistada D (2023), “Não adianta reclamar... Se a pessoa quer ir sentada, tem que comprar um carro. Eu tinha um carro, mas meu esposo ficou desempregado e a gente vendeu. Não vejo a hora de poder comprar outro”. A entrevistada D (2023) vê a compra de um automóvel como a única saída para a melhoria das suas condições de mobilidade. Moradora da zona Norte do Recife, a passageira de 42 anos, vive com duas irmãs, um cunhado, o esposo, a filha de 23 anos e o genro, ao todo, são sete pessoas vivendo na sua residência. Ela trabalha como zeladora em uma rede de supermercado, na zona Sul do Recife e gasta 3 horas, por dia, no seu deslocamento casa-trabalho. O seu trajeto está representado no mapa 21.

A fala da entrevista D mostra como a aquisição de automóveis é o sonho de consumo de muitas pessoas, principalmente, pelas vantagens de locomoção e pelo prestígio que o produto gera ao proprietário. Segundo Planka.nu (2020), a automobilidade reflete a hierarquia da estrutura de poder do trânsito e isso pode ser percebido no anseio pelo automóvel, que atravessa as classes sociais. Mesmo sob a condição de pobreza, que é o caso da entrevistada D, o consumo individual se torna o caminho desejável para uma melhoria da mobilidade das pessoas.

A estrutura de poder do trânsito estabelece uma hierarquia entre os diferentes modos de transporte. O automóvel está no topo. Na base estão pedestres, ciclistas e o transporte público. Os recursos alocados para os diferentes modos de transporte refletem essa hierarquia. A superioridade do automóvel é o resultado de uma sociedade guiada pelo princípio da automobilidade, isto é, uma sociedade na qual é o automóvel que define nossa própria existência (Planka.nu, 2020, p. 15-16).

A busca por soluções individuais, diante dos problemas coletivos coloca em xeque a qualidade de vida da população. Apesar de ser um problema de todos, as condições de mobilidade urbana refletem o papel das classes sociais no controle dos trajetos. Vimos que o transporte público coletivo cumpre uma função, que não é de acessar à cidade e suas benesses, mas, de produzir capital em detrimento da locomoção das pessoas, na medida em que há um controle na oferta do serviço através da disponibilidade de viagens. A seguir, discutiremos sobre o controle da mobilidade através da cobrança da tarifa dos transportes pelo STPP/RMR.

Mapa 21 - Percurso da entrevistada D (Córrego do Jenipapo, Recife/Boa Viagem, Recife) e detalhe



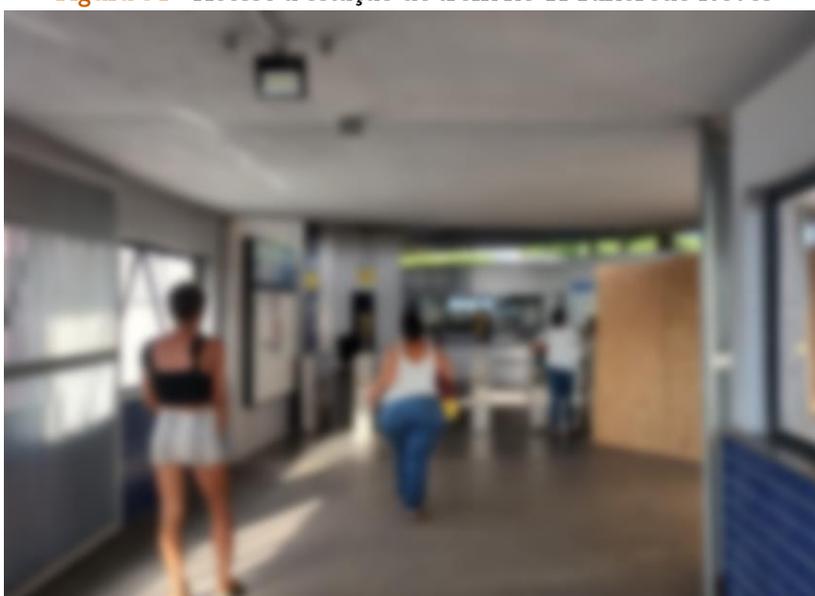
Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

4.2 A cobrança pelo tempo de deslocamento

Discutir a tarifa do transporte público coletivo é uma questão, por si só, contraditória. Como garantir a acessibilidade universal impondo condições econômicas de acesso? Ainda mais, em uma sociedade marcada pelas desigualdades socioeconômicas, como é o caso do Brasil.

Entende-se por universal, dentre algumas definições, aquilo “que pode ser exercido ou aproveitado por todos” (Houaiss e Villar, 2004, p. 746). A cobrança de uma tarifa, no acesso ao transporte público coletivo, não permite que todas as pessoas possam utilizá-lo, gerando exclusão e segregação socioespaciais. Essa condição de desigualdade pôde ser observada durante a pesquisa de campo. A figura 34, por exemplo, registra o momento em que uma passageira (canto inferior esquerdo da figura)³¹ para no corredor e desiste de embarcar na estação de trem porque não tem o cartão VEM, recurso obrigatório para o acesso à plataforma.

Figura 34 - Acesso à estação de trem no TI Tancredo Neves



Fonte: Marília Silva, 2023.

A estação que a mulher tenta embarcar faz parte do TI Tancredo Neves (figura 35), mas a integração física entre o terminal e a estação de trem não é mais possível, sendo necessário o uso do VEM nos equipamentos eletrônicos de validação do bilhete (figura 36). No local, há seguranças contratados que atuam na vigilância do estabelecimento, impedindo que pessoas pulem as catracas e entrem sem pagar a passagem. A implantação dos validadores eletrônicos era recente e a passageira se

³¹Imagem desfocada para proteger a identidade da mulher.

surpreendeu com a mudança ao chegar no local porque não tinha sido informada, previamente.

Figuras 35 e 36 - Escada de acesso à estação de trem no TI Tancredo Neves (esq.) e Implantação de validadores eletrônicos (dir.)



Fonte: Marília Silva, 2023.

A gratuidade no transporte é uma política pública que contribui com a equidade no acesso das pessoas à cidade, usufruindo do direito de ir e vir. O autor Caribé (2019), destaca a necessidade de implantação da Tarifa Zero, sobretudo, para as pessoas mais vulneráveis socialmente.

A Tarifa Zero está inserida em um conjunto de medidas que objetivam qualificar os trabalhadores mais precarizados, em especial no que se refere ao necessário conhecimento sobre a cidade onde trabalham e habitam (Caribé, 2019, p. 233).

Consideramos que a ampliação do acesso ao transporte público gera melhoras significativas para todos, não só para os trabalhadores precarizados. O direito ao transporte viabiliza a cidadania. Cidadania essa, muitas vezes, interpretada como o direito ao voto, apenas.

Nos últimos anos, o transporte público coletivo tem sido utilizado como um recurso político de interesses partidários. A adoção do Passe Livre nos dias de eleição, por exemplo, evidencia o exercício do poder e os interesses a serem atingidos com o processo de votação eleitoral, no qual “as pessoas exercem a sua cidadania”. Por que o transporte só pode ser gratuito nos dias de eleições? Será que a cidadania só é exercida com o poder do voto nas urnas eletrônicas? E nos outros dias, as pessoas não são cidadãs?

O movimento de implantação do Passe Livre, nas eleições brasileiras de 2022, fez com que muitos gestores municipais e estaduais aderissem à estratégia política para conquistar mais eleitores para os seus candidatos. De acordo com o

CTM/Grande Recife (2022b), a suspensão da cobrança da tarifa aos usuários do STPP/RMR no segundo turno das eleições estaduais e federais de 2022, permitiu um aumento de 37%³² no número de passageiros, comparado com o uso do transporte no primeiro turno das eleições de 2022, onde houve a cobrança da tarifa. Isso mostra que a gratuidade do transporte potencializa a mobilidade de mais pessoas. Porém, é um recurso que ainda não é a realidade cotidiana de todos os usuários do serviço de transporte público coletivo da RMR, que se veem imobilizados pela cobrança tarifária. Além da contrapartida dos empresários, que reclamam da falta de repasse por parte da gestão pública no cobrimento dos gastos com as operações.

A integração temporal, adotada pelo STPP/RMR, estabelece uma cobrança tarifária pelo acesso, destino, número e tempo de uso. O quadro 11 mostra o registro dos últimos dez usos do cartão VEM Estudante da pesquisadora, em um dado período de 2023. Podemos comparar, nas linhas nº 1 e 2 do quadro, a cobrança da tarifa dentro do prazo de 2 horas. A segunda linha registra o horário 16:20:29 e a primeira, que representa o último horário de uso, marca 18:19:05, ou seja, foram duas passagens pagas no intervalo de 1h 58min 36s, no mesmo sentido da viagem e em linhas diferentes, que são os critérios exigidos para a validação da integração temporal.

Outra cobrança adicional está na linha nº 7 do quadro 11. O intervalo entre o tempo marcado da linha nº 8 (19:42:39) e o da linha nº 7 (20:33:30) é de 50 minutos e 51 segundos. Ambas cobranças estavam relacionadas com a validação do cartão nos pontos instalados nos terminais integrados, violando a tolerância do tempo máximo estabelecido, que é de 2 horas, e da diversidade entre as linhas de ônibus. Onde está o problema para tal cobrança? No erro da tecnologia, no manuseio das ferramentas de validação ou no cumprimento das normas? Um somatório de possibilidades que beneficia a arrecadação para as empresas operadoras do sistema de transportes.

Quadro 11 - Registro de uso do cartão VEM

Nº	Data/Hora de uso	Linha de ônibus	Descrição da Linha	Empresa	Tipo de Viagem	Tarifa
1	17/11/2023, 18:19:05	1168	ILHA DE ITAMARACÁ/TI IGARASSU (VALID. MÓVEL)	CNO-CONSÓRCIO CONORTE	NORMAL	R\$ 2,80

³² SOARES, Roberta. Passagem de graça: empresários de ônibus fazem alerta sobre gratuidade nas Eleições 2024. **Jornal do Commercio**: Caderno mobilidade, 2023. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/10/15620290-passagem-de-graca-empresario-s-de-onibus-fazem-alerta-sobre-gratuidade-nas-eleicoes-2024.html>. Acesso em: 13 mar. 2024.

2	17/11/2023, 16:20:29	202	TI BARRO/TI MACAXEIRA (VÁRZEA)	EME-EMPRESA METROPOLITANA LTDA	NORMAL	R\$ 2,05
3	17/11/2023, 12:03:05	2060	TI TANCREDO NEVES/TI MACAXEIRA	MOB-MOBIBRASIL EXPRESSO SA	INTEGRAÇÃO	R\$ 0,00
4	17/11/2023, 11:15:13	1964	TI IGARASSU/TI MACAXEIRA	CNO-CONSÓRCIO CONORTE	INTEGRAÇÃO	R\$ 0,00
5	17/11/2023, 11:06:13	1968	ILHA DE ITAMARACÁ/TI IGARASSU	CNO-CONSÓRCIO CONORTE	NORMAL	R\$ 2,80
6	13/11/2023, 21:01:00	1968	ILHA DE ITAMARACÁ/TI IGARASSU	CNO-CONSÓRCIO CONORTE	INTEGRAÇÃO	R\$ 0,00
7	13/11/2023, 20:33:30	1967	TI IGARASSU (DANTAS BARRETO)	CNO-CONSÓRCIO CONORTE	NORMAL	R\$ 2,80
8	13/11/2023, 19:42:39	1064	TI IGARASSU/TI MACAXEIRA (PRÉ- EMBARQUE)	CNO-CONSÓRCIO CONORTE	NORMAL	R\$ 2,80
9	13/11/2023, 19:10:02	4007	TI BARRO/TI MACAXEIRA (BR- 101) (PRÉ- EMBARQUE) (BAR)	EME-EMPRESA METROPOLITANA LTDA	INTEGRAÇÃO	R\$ 0,00
10	13/11/2023, 18:29:37	216	TI BARRO/TI CAJUEIRO SECO	VRC-EXPRESSO VERA CRUZ LTDA	INTEGRAÇÃO	R\$ 0,00

Fonte: Aplicativo VEM Posto Virtual, 2023.

Buscando respostas para essas questões, nos deparamos com o fornecimento das informações bastante embaraçado. O posto virtual só fornece a consulta dos últimos dez usos do cartão. O extrato completo precisa ser solicitado no posto de atendimento presencial, localizado no Recife. As condições para a validação da integração temporal não são publicizadas. Por exemplo, a validação da integração considera que os veículos precisam estar no mesmo sentido da rota de viagem e não em sentido distinto e o passageiro não pode usar a mesma linha mais de uma vez seguida, senão será cobrado.

Sendo assim, a integração temporal acaba se tornando uma medida de controle dos percursos das pessoas e não beneficia o usuário, ainda mais porque os trajetos dependem de inúmeras condições de acessibilidade aos transportes. Conforme mostramos com o nosso exemplo, o estabelecimento de 2 horas não vem sendo cumprido, não condiz com a realidade de muitos usuários e não promove a equidade de acesso aos transportes. Para Villaça (2011), o domínio sobre o espaço repercute no domínio sobre o tempo.

O controle do tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja: sobre a forma

de distribuição da população e seus locais de trabalho, compras, serviços, lazer etc. Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo. [...] Daí decorre também a segregação como um mecanismo espacial de controle dos tempos de deslocamento (Villaça, 2011, p. 56).

Nos chama a atenção parte da citação em que o autor diz: “Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo” (Villaça, 2011, p. 56). E isso fica bastante claro ao nos depararmos com as condições de viagens dos passageiros do STPP/RMR. No caso do transporte, há um controle do tempo pela oferta de veículos e há benefícios para a classe de operadores que dominam os instrumentos de arrecadação – senão eles não continuariam ofertando os seus serviços. Uma vez deduzido do saldo já pago, o usuário não consegue mensurar os seus gastos no momento em que embarca no ônibus e a busca por ressarcimento se torna um problema, pois é preciso estar munido de informações específicas – como o número da linha, data, horário, local, etc. – para poder contestar a cobrança indevida.

A cobrança pela distância percorrida somada ao tempo de deslocamento gera uma sobretaxação dentro do sistema tronco-alimentador, onde a população está, cada vez mais, vulnerável às condições precárias de uso do transporte. No diálogo apresentado no quando 12, o entrevistado B fala que o modelo de cobrança tarifária prejudica a população e beneficia as empresas.

Quadro 12 - Diálogo com o entrevistado B

Pesquisadora: - Qual a sua opinião sobre o serviço de transporte público coletivo na RMR?
Entrevistado B: - Péssimo.
Pesquisadora: - Mas é péssimo em qual sentido?
Entrevistada B: - Em todos os aspectos: lotação, tempo de espera... A integração temporal complicou bastante. Atualmente, eles usam a estratégia da população ser manada, não existe mais a possibilidade de escolha, de qual ônibus pegar. Se você não pegar o ônibus, o primeiro que passa, acaba passando as 2 horas e se prejudicando, pagando duas passagens a mais. Antes eu ia de Itamaracá até a região sul de Recife e pagava só uma passagem. Agora, se eu demorar muito acabo pagando duas. Até as pessoas que são estudantes, que necessitam, que não tem renda suficiente pra se manter é prejudicado. Quem estuda na UFRPE, por exemplo, tem engarrafamento lá e, se perder os ônibus e não pegar o primeiro acaba pagando duas passagens. Então essa questão da integração de 2 horas só veio para beneficiar a empresa e não a população e até hoje não há benefício de ônibus com ar-condicionado, com uma frota maior... uma organizar eficaz nas paradas. A infraestrutura que é péssima, principalmente, quem mora na Pan Nordestina (Olinda), que está em reforma e que nunca acaba, no horário de pico acaba pagando engarrafamento.
Pesquisadora: - Você utilizava o transporte antes da pandemia?
Entrevistado B: - Sim. Fazendo um comparativo, antes e depois da pandemia eu tinha autonomia de escolher o ônibus a pegar. Não tinha o risco de pagar outra passagem se eu esperasse para vir sentado.
Pesquisadora: - No seu ponto de vista, o que é um transporte público de qualidade?

Entrevistado B: - Quando a grande porcentagem da população tem a oportunidade de ir sentada, a passagem ter um custo acessível para todos, existir um horário programado dos ônibus e que seja cumprido, inclusive, melhorar a remuneração do motorista, porque, eu acredito que melhorando as condições de trabalho dele o serviço também melhora, pois é uma profissão muito estressante ter que lidar com o público.
Pesquisadora: - Você acredita que o transporte público tem relação com a cidadania?
Entrevistado B: - Na teoria sim, mas na prática não é. É humilhante, desgastante, estressante e a população de baixa renda que não tem condições de estar se locomovendo, sofre humilhação constante pra entrar no transporte público. Se não tiver uma passagem dentro da integração é humilhado, é quase apedrejado para ser expulso do ônibus. Aqui na RMR, o transporte nunca foi público para a população, em geral, existe a lei que obriga a gratuidade para idosos, deficientes... porém, não existe o socioeconômico, uma população mais carente que poderia reduzir a tarifa ou então dar o benefício do Passe Livre. Falta concorrência, e isso influencia muito. É um monopólio muito fechado. Até aplicativo de transporte queria entrar aqui no estado, como opção de transporte alternativo, mas não pôde, por causa do monopólio.
Pesquisadora: - Você já viveu uma experiência de transporte público de qualidade?
Entrevistado B: - O único de qualidade que eu já peguei foi o opcional que vai para Porto de Galinhas [Linha 195], inclusive, é bastante caro, não acessível para a população em si. Ele tinha ar-condicionado, mais confortável, tinha assentos vagos, enfim... foi o único.
Pesquisadora: - Você utiliza os canais de atendimento ao cliente?
Entrevistado B: - Sim, eu utilizo direto para reclamar sobre queima de parada. Eles mandam e-mail falando que teve feedback da empresa.

Fonte: gravações da pesquisa, 2023.

“Eles usam a estratégia da população ser manada, não existe mais a possibilidade de escolha, de qual ônibus pegar. Se você não pegar o ônibus, o primeiro que passa, acaba [...] se prejudicando”, diz o entrevistado B. A sua fala resume a condição dos usuários na hierarquia do transporte: manada. Metáfora que representa a semelhança da subserviência humana com a de um rebanho, onde os animais obedecem, com passividade, às ordens impostas, independente das suas consequências.

Vimos com os casos das entrevistadas A, J e W, no item anterior, que a oferta de viagens são escassas nas localidades mais periféricas da RMR. Com isso, a integração temporal vem prejudicar economicamente quem já é mais vulnerável à disponibilidade de transportes na rede alimentadora, que é responsável pela conexão entre o subúrbio e o centro.

Como comemorar o Bilhete Único onde as pessoas estão pagando o dobro da passagem? O gasto com a passagem, que antes era de R\$ 5,60, agora passa a ser de R\$ 8,20, porque as pessoas não conseguem pagar apenas uma passagem (R\$ 4,10) para completar os seus trajetos. Quem, verdadeiramente, está ganhando com isso? Segundo Planka.nu 92020), a tarifa representa uma imposição sobre o controle da mobilidade, mesmo sendo o usuário pagante o principal financiador do transporte

público coletivo.

Na maior parte das cidades brasileiras, o sistema de transporte público é financiado exclusivamente por quem anda nele. Cada passageira ou passageiro, na hora de usar o ônibus ou metrô, financia seu funcionamento. Funcionamento este baseado em questionáveis concessões a empresas e consórcios privados, que ganham em cima de um serviço público que deve se manter precário para que garanta a maior margem de lucro (Planka.nu, 2020, p. 139).

A meia-passagem aos domingos, por exemplo, foi uma medida iniciada em 2003, passando por restrições, em 2016, e extinta, em 2020. A implantação da meia-passagem no STPP/RMR visava atender às solicitações dos usuários, “aumentando suas possibilidades de deslocamento para trabalho, compras e lazer”, conforme foi apresentado pela Resolução nº 10 do Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos (CMTU, 2004a, p. 1). Através disso, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Projetos Especiais de Pernambuco, determinou a implantação da meia-passagem aos domingos, em 2004.

CONSIDERANDO os bons resultados da “Meia Passagem aos Domingos”, realizada nos dias 30/11/2003 e 07, 14 e 21/12/2003, com o incremento significativo dos passageiros transportados, da receita operacional (superior a dos domingos anteriores, mesmo com a redução tarifária) e da atividade comercial no Centro do Recife e áreas de praias da RMR;

RESOLVE: 1 – Determinar que aos domingos, durante o período compreendido entre os dias 1º de maio e 31 de dezembro de 2004, todas as linhas que compõem o STPP/RMR terão suas tarifas reduzidas em 50% (cinquenta por cento) do valor normal, para pagamento exclusivamente, em dinheiro, no período de 05:00 às 24:00 horas (CMTU, 2004a, p. 1).

Em 2005, a decisão foi mantida pela resolução nº 13/2004 do Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos e seguiu até o ano de 2016.

CONSIDERANDO a proposta apresentada pela Mesa, que incorporou as sugestões da Federação Estadual e Metropolitana dos Bairros de Pernambuco – FEMEB quanto à manutenção da meia tarifa aos domingos [...], na 79ª Reunião Ordinária do Conselho, a qual foi aprovada pela maioria dos conselheiros presentes à Reunião.

RESOLVE: [...] III – Prorrogar a meia tarifa aos domingos, a partir de 1º de janeiro de 2005 [...] (CMTU, 2004b, p. 1-2).

Passados mais de 10 anos ininterruptos da implantação da meia-passagem aos domingos na RMR, em 2016, o Conselho Superior de Transporte Metropolitano (CSTM) “RESOLVE: conceder a meia tarifa aos domingos, aos portadores do Cartão VEM COMUM” (Pernambuco, 2016, Art. 1º). A restrição do benefício para um determinado grupo de usuários portadores do VEM COMUM, incentivava a utilização do serviço de cartão eletrônico, mas, ao mesmo tempo, tirava o direito das pessoas que já pagavam a tarifa com dinheiro, sobretudo, daquelas que não utilizavam o

serviço, com regularidade, durante a semana e que não dispunham do VEM.

A matéria publicada no jornal Folha de Pernambuco (figura 37), comunica essa alteração. Na fala de um dos entrevistados pela reportagem de jornal é possível ver a insatisfação com a nova alteração do sistema de cobrança da meia-passagem. “Acho meio abusivo tirar o direito de quem paga em dinheiro” diz o entrevistado no final da coluna três do recorte de jornal.

Figura 37 - Reportagem sobre a mudança do critério da meia-passagem aos domingos



Fonte: Jornal Folha de Pernambuco, Caderno Cotidiano, 15/12/2016.

Em 2020, a meia-passagem foi suspensa, como forma de contenção da propagação de Covid-19³³, e não voltou mais a ser aplicada pelo serviço de transporte. A Resolução nº 04/2020 registra essa medida:

CONSIDERANDO as medidas restritivas temporárias adicionais no âmbito socioeconômico para enfrentamento da emergência de saúde pública com a suspensão das atividades não essenciais, buscando diminuir o fluxo de pessoas em espaços coletivos, para mitigar a disseminação do coronavírus

³³ Matéria de Jornal: “Meia-passagem de ônibus para quem usa Cartão VEM Comum é suspensa aos domingos por causa de quarentena: segundo governo, medida entra em vigor neste domingo (24/05/2020) e vai durar até o fim das restrições decretadas no Grande Recife para conter o novo coronavírus” (G1 Pernambuco, 2020). Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/05/22/meia-passagem-de-onibus-para-quem-usa-cartao-vem-comum-e-suspensa-aos-domingos-por-causa-de-quarentena.ghtml>. Acesso em: 15 mar. 2024.

em Pernambuco;

RESOLVE: suspender o benefício de meia tarifa aos domingos, aos usuários portadores do Cartão VEM Comum, por prazo indeterminado (CSTM, 2020, Art. 1º).

A medida, que visava a suspensão por tempo indeterminado durante a pandemia, se entende até os dias atuais, confirmando o interesse de privilegiar os interesses do Mercado e anulando as possibilidades de acessibilidade socioeconômica para os usuários do serviço de transporte público coletivo aos domingos.

O controle do espaço pela disponibilidade de recursos financeiros é uma medida que está relacionada com os interesses de classe. As justificativas utilizadas são mera imposição da ordem estabelecida. Segundo Harvey (1992), as práticas de domínio do tempo e do espaço são marcadas por estritas relações sociais, onde o dinheiro faz parte dessa organização. De acordo com o autor,

As práticas temporais e espaciais nunca são neutras nos assuntos sociais; elas sempre exprimem algum tipo de conteúdo de classes ou outro conteúdo social, sendo muitas vezes o foco de uma intensa luta social. Isso se torna duplamente óbvio quando consideramos os modos pelos quais o espaço e o tempo se vinculam com o dinheiro e a maneira como esse vínculo se organiza de modo mais ainda estreito com o desenvolvimento do capitalismo (Harvey, 1992, p. 218).

Para o entrevistado B, o transporte público coletivo não cumpre o papel de promover a cidadania, pelo contrário, humilha e constrange, ainda mais, as pessoas. A fala do entrevistado mostra a contradição do próprio sistema de gestão das políticas públicas de transportes, que veem o transporte como direito do cidadão, mas que, na prática, esse recurso é colocado como uma mercadoria, que precisa ser paga pelo consumidor para ser acessada.

Segundo Lúcio Gregori (2015), engenheiro e mentor da Tarifa Zero no Brasil, o transporte público coletivo precisa ser subsidiado para cumprir a sua função social, assim como são as políticas de saúde e de segurança. Mas, a aplicação dessa medida passa por disputas políticas que impendem a sua concretização. O próprio Lúcio sentiu essa experiência conflituosa quando atuava como secretário de transportes na prefeitura municipal de São Paulo.

Se você assume tal necessidade e passa a tratar o transporte como direito, algum tributo vai ter que vir. O Sistema Único de Saúde é assim. A segurança pública também é. A bala de borracha que você recebe na cara é gratuita! Não paga nada por ela. Está embutida no conjunto de impostos. A manutenção das vias é de graça. Sinalização horizontal, vertical, semáforo, pavimentação, tapa-buraco, tudo incluído na tributação geral. Por que o transporte público não pode sê-lo? (Gregori, 2015 *apud* Fix, Ribeiro e Prado, 2015, p. 187).

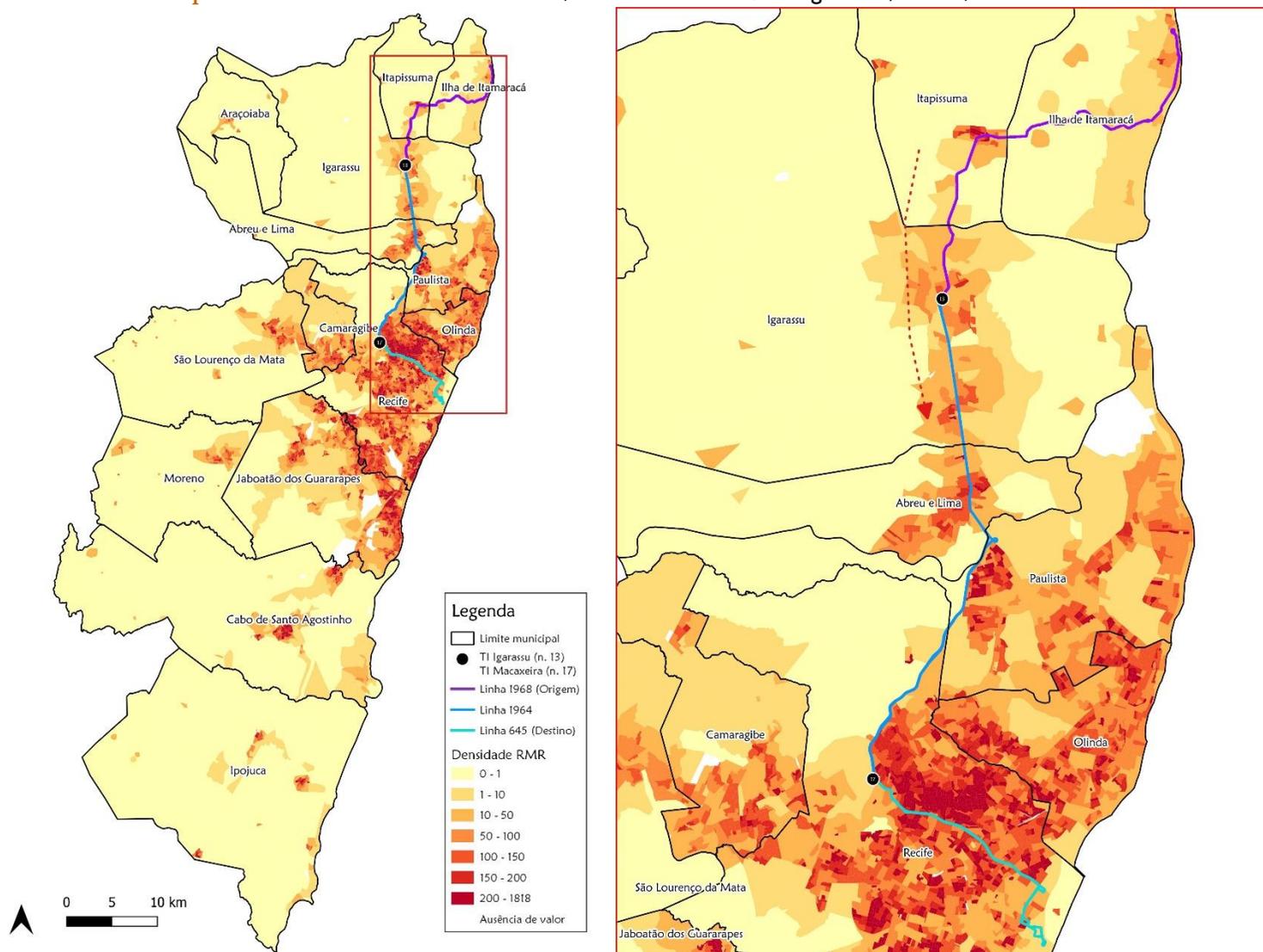
De acordo com Santini (2019, p. 18), “o passe livre é uma tecnologia social capaz de democratizar de verdade o trânsito” (Santini, 2019, p. 18). Mas, como vimos no capítulo anterior, na RMR, essa política é destinada para alguns grupos como os estudantes da rede pública de ensino, idosos e pessoas com deficiência.

O percurso planejado pelo entrevistado B, de 34 anos, dependia de três linhas de ônibus: 1968 (Ilha de Itamaracá/TI Igarassu), 1964 (TI Igarassu/TI Macaxeira) e 645 (TI Macaxeira/Av. Norte) para ser realizado. Ele já estava preocupado se levaria mais de 2 horas para realizar o trajeto, pois teria que pagar mais uma passagem. Morador da Ilha de Itamaracá, o autônomo, que vive sozinho, estava se deslocamento para a casa da sua mãe há 44 km de distância, para visitá-la. O mapa 22 representa o percurso das linhas utilizadas pelo entrevistado B.

Para a entrevistada V, falta conforto e respeito com os usuários, ela fala que já visitou outros lugares fora do país, como Espanha, França e Suíça, e o transporte funcionava com qualidade, mostrando a possibilidade de melhorias no sistema. Ela reclama que falta uma linha de ônibus entre Gaibu, no Cabo de Santo Agostinho, e o Recife, pois ela tem que se deslocar para o centro do Cabo de Santo Agostinho para seguir viagem até o Recife. Se existisse uma linha que fosse direto ao Recife, sem precisar passar no centro do Cabo de Santo Agostinho, otimizaria o tempo de trajeto da passageira e demais usuários da região.

A entrevistada também fala das condições de acessibilidade nos ônibus. “Eles deveriam tirar as catracas”, diz a idosa de 73 anos. As catracas são mecanismos de controle físico no acesso aos equipamentos de transporte do STPP/RMR e vêm sendo motivo de muitas discussões.

Mapa 22 - Percurso do entrevistado B (Ilha de Itamaracá/Mangabeira, Recife) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

Com a implantação da integração temporal muitas pessoas – para não pagarem mais de uma passagem ou que não têm o dinheiro da passagem – acabam pulando a catraca. Para conter essa prática, os proprietários dos veículos começaram a implantar catracas mais elevadas³⁴, dificultando o acesso das pessoas ao interior dos ônibus, figura 38.

Figura 38 - Implantação de catraca elevada nos ônibus do STPP/RMR



Fonte: Jornal do Commercio, 28/07/2023.

Depois de uma série de episódios de constrangimentos envolvendo os usuários, a medida foi considerada irregular pelo Ministério Público de Pernambuco, que recomendou a retirada das instalações porque elas não atendiam aos padrões dimensionais exigidos pelas normas técnicas, regulamentadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Por outro lado, a implantação de catracas nos terminais integrados está, cada vez mais, crescente. No acesso entre a estação de trem de Cajueiro Seco e o TI Cajueiro Seco há uma catraca elevada (Figura 39). Em outros terminais o controle no acesso às linhas de ônibus também é por catracas que, nesses casos, necessitam da validação do cartão eletrônico VEM. No TI Camaragibe (figura 40), os validadores dos cartões estão situados em uma área segregada, fisicamente, vinculados às catracas e sob à vigilância de equipamentos de monitoramento por câmeras.

³⁴ Matéria de Jornal: “CATRACAS ELEVADAS: Ministério Público recomenda que CATRACAS ELEVADAS sejam retiradas dos ÔNIBUS do Grande Recife. Novas catracas elevadas estão em teste nos ônibus desde junho para impedir as invasões” (Jornal do Commercio, 2023). Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/09/15604197-catracas-elevadas-ministerio-pu-blico-recomenda-que-catracas-elevadas-sejam-retiradas-dos-onibus-do-grande-recife.html>. Acesso em: 15 mar. 2024.

Figuras 39 e 40 - Catracas no TI Cajueiro Seco e no TI Camaragibe



Fonte: Marília Silva, 2023.

As câmeras instaladas nos terminais, nas estações e nos transportes monitoram o uso do serviço de bilhetagem. Localizadas próximo das catracas, elas favorecem o controle da arrecadação tarifária. Na prática, essa vigilância está à serviço dos interesses econômicos – para que não haja fuga de receita – e não para a proteção dos usuários.

Nesses espaços de monitoramento, os usuários estão sob vigilância o tempo todo, mas não estão protegidos. Os seus corpos estão sendo observados para preservar a arrecadação dos bilhetes e para inibir qualquer atitude fraudulenta, ainda que às suas custas. Pois, de onde viria o financiamento para a implantação dessas instalações senão do próprio bolso do usuário? Bolso esse que precisa lidar com as restrições de universalidade e de modicidade tarifária, diante das estratégias de punição estabelecidas pelas regras de uso do bilhete eletrônico.

A entrevistada K fala, de modo constrangido, que utiliza o VEM Estudante do filho para se locomover até o trabalho. A faxineira, de 56 anos, não tem um emprego fixo e a sua renda varia de acordo com o número de serviços prestados. Segundo ela, tem semanas que só consegue uma faxina e, nas semanas melhores, três faxinas. O custo com o transporte é tirado dessa renda, o que influencia no orçamento familiar. Então ela decidiu utilizar o cartão do filho, que dá direito à meia passagem, como uma forma de poder custear os seus deslocamentos.

Segundo a Urbana-PE (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco), que é a instituição responsável pela gestão dos bilhetes eletrônicos do STPP/RMR, o VEM Estudante é de uso pessoal e intransferível, podendo haver o cancelamento do cartão caso haja identificação irregular no seu uso. Mas, como impor a uma trabalhadora que não possui renda fixa uma passagem que ela não pode pagar integralmente? Onde está a acessibilidade universal prevista pela Política Nacional de Mobilidade Urbana?

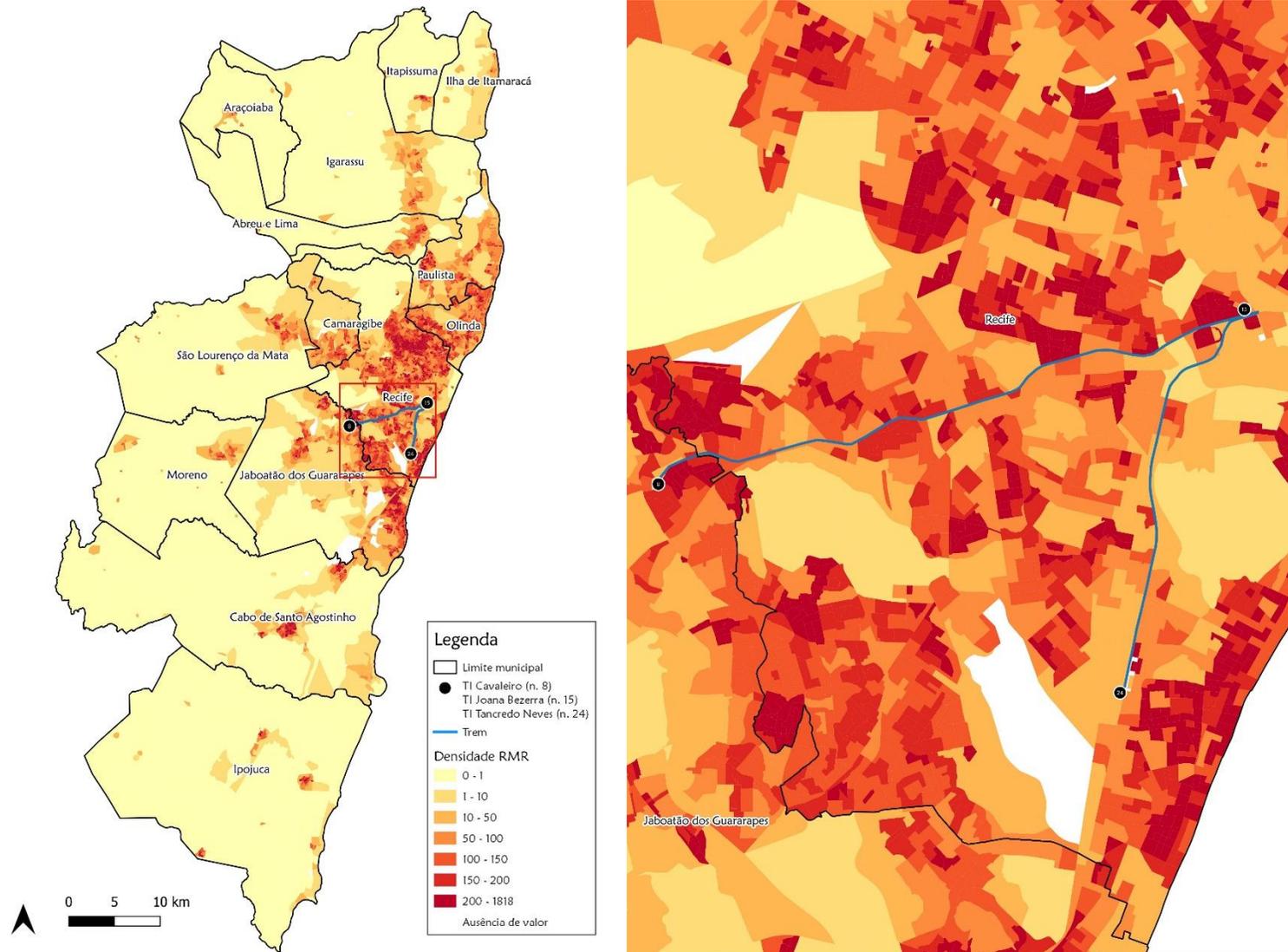
A trabalhadora utiliza o serviço de trem nos horários de pico e diz que perde muito tempo esperando o transporte, além de sofrer com as recorrentes quebras dos veículos. O seu trajeto está representado no mapa 23. São 15 km de distância entre a estação Cavaleiro (Origem), em Jaboatão dos Guararapes, e a estação Tancredo Neves (Destino), em Recife.

Ao mesmo tempo em que é exigido o pagamento do bilhete eletrônico por parte dos usuários, há problemas relacionados a esse serviço de bilhetagem. A cobrança indevida e os problemas com a recarga do VEM, por exemplo, são questões recorrentes que afetam os usuários. Segundo o Relatório da Ouvidoria do CTM/Grande Recife, das 515 manifestações recebidas pela Urbana-PE, em 2022, 222 foram sobre a questão do ressarcimento dos créditos, 24 sobre a recarga dos cartões e 20 sobre a máquina de recarga. Juntos, esses assuntos representaram 51,65% das manifestações dos usuários naquele ano (CTM/Grande Recife, 2022a).

Sobre a gestão da arrecadação do bilhete eletrônico, uma coisa nos chama a atenção, a participação do sindicato das operadoras de transportes no gerenciamento dos bilhetes. A auditoria realizada pelo Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco (TCE-PE), em 2023, identificou uma concentração de 99,6% do total de créditos comercializados (R\$ 900 milhões), sob o controle da Urbana-PE que depois repassava, para o CTM/Grande Recife, a cota referente à essa comercialização (TCE-PE, 2023)³⁵. A prática é caracterizada como esvaziamento das competências do consórcio, que deveria gerir a arrecadação oriunda da comercialização dos bilhetes eletrônicos.

³⁵ Notícias do TCE-PE: 1ª Câmara julga auditoria no Transporte Metropolitano do Recife, 2023. Disponível em: <https://tcepe.tc.br/internet/index.php/mais-noticias-invisivel/418-2023/junho/7075-primeira-camara-julga-auditoria-no-transporte-metropolitano-do-grande-recife>. Acesso em: 16 mar. 2024.

Mapa 23 - Percurso da entrevistada K (Cavaleiro, Jaboatão dos Guararapes/Boa Viagem, Recife) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

A gestão do dinheiro pelo setor privado, dificulta o processo de transparência dos recursos, uma vez que não há a obrigatoriedade de publicar o seu balanço financeiro. Por isso, a auditoria determinou a inclusão/cadastramento das

Contas bancárias de titularidade do Consórcio, como a principal e única conta de depósito dos recursos da comercialização da bilhetagem, sem qualquer movimentação/intermediação via contas bancárias da Urbana, tornando legal e transparente a gestão dos recursos da bilhetagem (TCE-PE, 2023).

Vemos que a gestão consorciada entre o Estado e o mercado na prestação do serviço de transporte público coletivo direciona os seus reais interesses. Segundo Santos (2007, p. 63), “[...] a própria existência dos transportes coletivos depende de arranjos nem sempre bem-sucedidos, e nem sempre claros, entre o poder público e as concessionárias”.

Segundo Lojkin (1981, p. 132), o transporte público coletivo é um meio de consumo coletivo, pois o seu valor de uso demanda “[...] uma necessidade social que só pode ser satisfeita coletivamente [...]”. Como necessidade social, o Estado precisa assegurar as condições de locomoção e o faz nos moldes da produção capitalista. Isso porque o Estado está na “mesma relação dialética entre a base econômica e sua superestrutura” (Lojkin, 1981, p. 87). Ao representar interesses distintos, o Estado favorece àqueles interesses da classe economicamente mais forte, ou seja, a classe dos seus representantes.

De acordo com Marx e Engels (1970, p. 106) *apud* Harvey (2005, p. 80), o Estado exerce a dominação de classe, na medida em que os seus representantes defendem os seus interesses como ideais para o “bem de todos”.

Necessariamente, o Estado se origina da contradição entre os interesses particulares e os da comunidade. No entanto, como o Estado tem de assumir uma existência “independente”, para garantir o interesse comum, torna-se o lugar de um “poder alienígena”, por meio do qual pode dominar os indivíduos e os grupos. [...] Esses diversos instrumentos de dominação – em particular, a lei, o poder de tributação e o poder de coação – podem ser transformados, pela luta política, em instrumentos para dominação de classe (Harvey, 2005, p. 80).

Para a entrevistada M, de 52 anos, o transporte de qualidade é aquele que a pessoa paga para ir sentado.

“Eu não acho o transporte bom, ainda mais, pelo valor que é cobrado da passagem. São poucos ônibus para a quantidade de pessoas que precisam usar. Eu sempre viajo em pé, eu não tenho direito de esperar para ir sentada, porque esperar não é garantia de nada [...]. Na minha opinião, transporte de qualidade é aquele que as pessoas pagam para andarem sentadas. É o ideal” (Entrevistada M, 2023).

A entrevistada M utiliza o transporte público coletivo, de segunda-feira a sexta-feira, para ir ao trabalho e sempre viaja em pé, são cerca de 18 km entre a sua casa e o local de trabalho. As condições mínimas de conforto dentro dos ônibus, como assentos e espaços de circulação, não são atendidas. Ela disse que gasta 1h e 40 minutos para ir ao trabalho e 2h e 15 minutos para voltar para casa, ou seja, são quase 4 horas, por dia, realizando esse deslocamento em pé dentro dos ônibus das Linhas 1935 (Paratibe/TI Pelópidas) e 1909 (TI Pelópidas/TI Joana Bezerra). O seu trajeto está representado no mapa 24.

As condições de uso, nos transportes do STPP/RMR, demandam um intenso esforço físico dos usuários. Além das jornadas de trabalho, os trabalhadores ainda são submetidos ao desgaste físico e mental dentro dos transportes, para concluírem os seus trajetos. Uma maratona sem fim, citando a fala da participante 18. E, no caso da entrevistada M, o trabalho é estendido em casa, nos cuidados do lar, dos filhos, de 17 e 23 anos, e do esposo, que soma à renda da família em 2 salários mínimos.

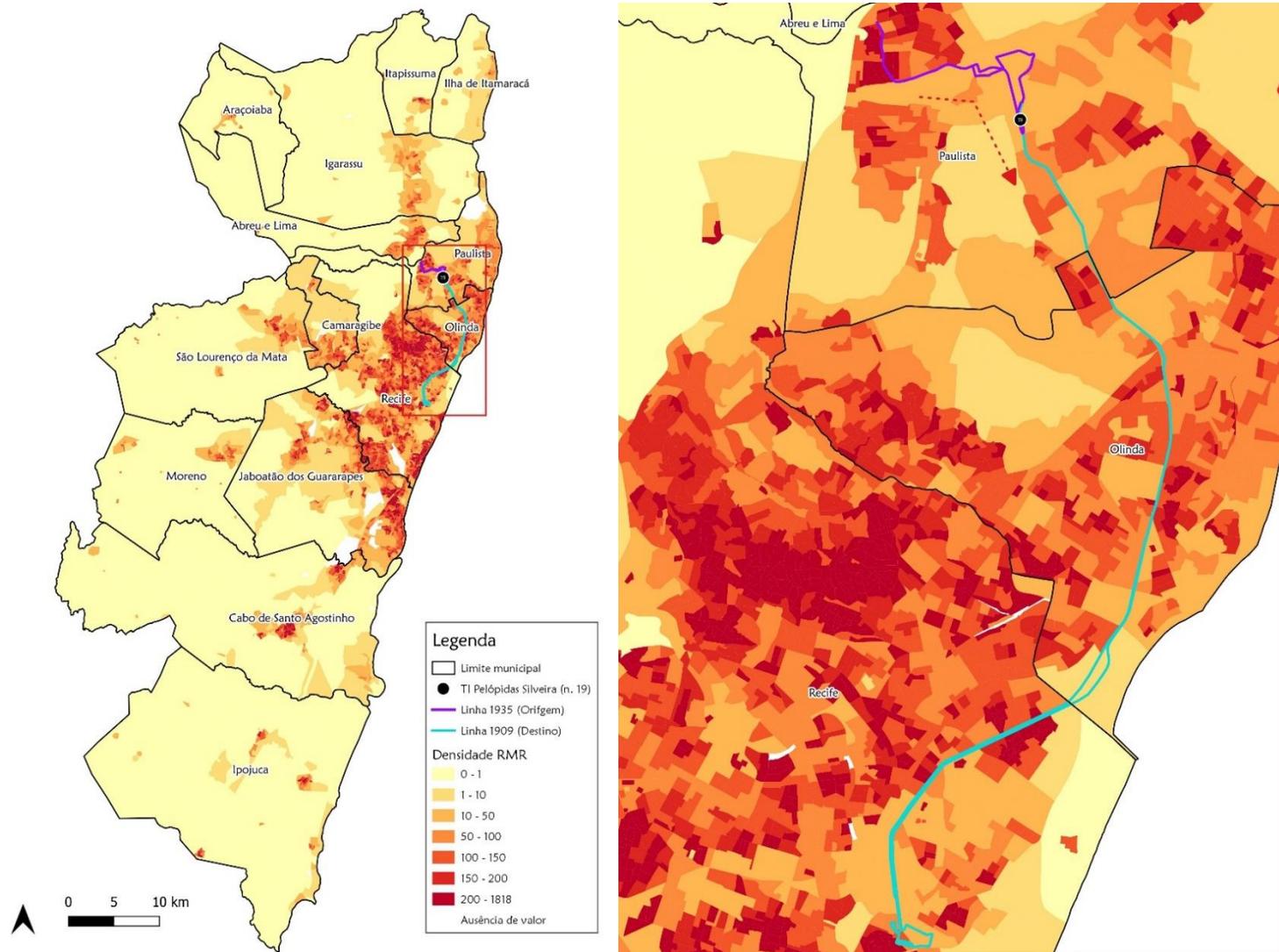
O entrevistado U não acredita na possibilidade de melhoria do STPP/RMR. Para ele, “[...] o governo faz o que quer com a população. Por mais que as pessoas reclamem, elas não são ouvidas. É assim mesmo, não tem o que fazer” (Entrevistado U, 2023). A falta de perspectiva de melhoria expressa na fala do entrevistado reflete a ausência de estímulos à participação social nas tomadas de decisões sobre o transporte público coletivo.

Um dos objetivos estabelecidos pela PNMU é o de “consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana” (Brasil, 2012). Mas, na prática, as decisões são tomadas de maneira verticalizada. A reunião sobre a recomposição tarifária, em 2024, do STPP/RMR, por exemplo, discutiu, apenas, a aprovação do Bilhete Único. Essa proposta foi encaminhada pelo governo estadual e amplamente divulgada nas mídias sociais, dando visibilidade às ações da gestão governamental.

De acordo com as informações veiculadas pelo canal de notícias do CTM/Grande Recife, o governo estadual subsidiará a diferença entre os custos dessa medida. O valor estimado do subsídio, para 2024, será de R\$ 310 milhões/ano³⁶, um

³⁶ Notícias CTM/Grande Recife. Bilhete Único dos ônibus completa uma semana de operação na RMR, 2023. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/2024/03/11/bilhete-unico-dos-onibus-completa-uma-semana-de-operacao-na-rmr/>. Acesso em: 18 mar. 2024.

Mapa 24 - Percurso da entrevistada M (Paratibe, Paulista/Espinheiro, Recife) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

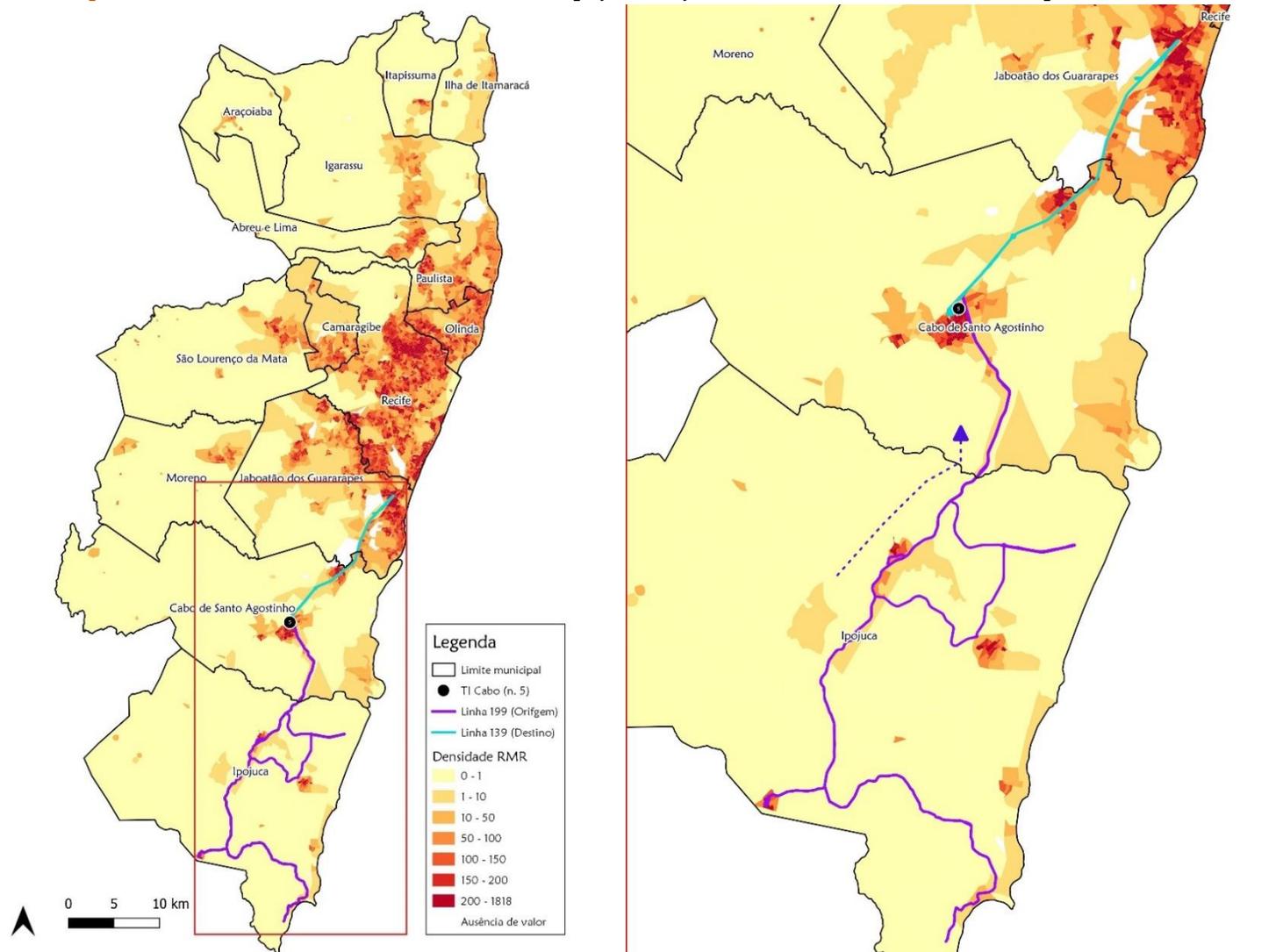
acréscimo de 24% em relação ao ano anterior (2023), que foi de R\$ 250 milhões.

A Lei Orçamentária Anual de Pernambuco, ano 2024, estimou o subsídio de R\$ 175,2 milhões para o STPP/RMR com recursos oriundos da arrecadação de contribuições como o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) e o Imposto sobre a Renda (IR) (Pernambuco, 2023, p. 435). A complementação do valor restante ainda não foi apresentada.

A passividade da população frente às decisões públicas mostra como o poder repressivo se estabelece nas classes sociais mais vulneráveis. Classe social do entrevistado U, que é pedreiro, tem 42 anos e só tem forças para se dedicar ao trabalho, que garante a sua subsistência e a da sua família. Pai de dois filhos, o trabalhador mora no distrito de Camela, localizado no município de Ipojuca, e se desloca para Jaboatão dos Guararapes de segunda-feira a sexta-feira, são 51 km de distância entre a sua casa e o seu trabalho. Ele gasta cerca de 5 horas, por dia, nesses deslocamentos, além da distância, o usuário ainda tem que lidar com a baixa oferta de viagens da Linha 199 (Camela/TI Cabo). O mapa 25 mostra o trajeto das Linhas de ônibus utilizadas por ele: Linha 199 e Linha 139 (TI Cabo/TI Cajueiro Seco).

O controle do tempo de deslocamento está diretamente relacionado com o controle da oferta de transportes. Há uma ineficiência do sistema de transportes quanto à sua oferta e regularidade, as pessoas moradoras dos centros urbanos sofrem com os congestionamentos e as residentes de localidades mais afastadas padecem com a baixa oferta de transportes. O tempo gasto com o transporte é também tempo de vida que, por sinal, é bastante oneroso.

Mapa 25 - Percurso do entrevistado U (Camela, Ipojuca/Cajueiro Seco, Jaboatão dos Guararapes) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

Em lugares como Dublin, na Irlanda, o gasto com o transporte público se dá pela distância percorrida pelo passageiro entre o seu local de embarque e de desembarque. Diferente do STPP/RMR, os validadores dos cartões de passagens (*leap card*) estão distribuídos nos passeios públicos, ver as figuras 41 e 42.

Figuras 41 e 42 - Validadores do transporte coletivo em Dublin, Irlanda



Fonte: Rosendo, 2022.

Um dos sistemas de transporte coletivo que circulam em Dublin é o VLT, nomeado *Luas*, que significa velocidade, em irlandês. Esse sistema opera em duas linhas: a Linha Verde, que trafega no sentido Norte-Sul e possui 35 paradas; e a Linha Vermelha, que vai de Leste a Oeste, com 32 paradas.

De acordo com o *Transport for Ireland* (TFI), responsável pela supervisão dos serviços de transporte público da Irlanda, o *Luas* funciona das 05h30 às 00h30, nos dias úteis; das 06h30 às 00h30, aos sábados; e das 07h00 às 23h00, aos domingos. A regularidade do serviço é a “cada 3 a 4 minutos nos horários de pico e a cada 15 minutos à noite” (TFI, 2024). Ou seja, há uma continuidade do serviço também nos finais de semana e com intervalos pequenos entre as viagens. As figuras 43 e 44 registram o tráfego do *Luas* na cidade de Dublin.

Figuras 43 e 44 - O sistema de VLT na cidade de Dublin



Fonte: Rosendo, 2022.

A rede de transporte por ônibus, em Dublin, é composta por veículos de dois andares, ver as figuras 45 e 46.

Figuras 45 e 46 - O transporte por ônibus na cidade de Dublin



Fonte: Rosendo, 2022.

Diferente do sistema de transportes da cidade de Dublin, o transporte público coletivo da RMR carece de muitas melhorias quanto à qualidade do serviço ofertada para os usuários. Enquanto os passageiros de Dublin são informados sobre a frequência dos horários dos veículos, em tempo real, os passageiros do STPP/RMR não contam com essa informação, sendo disponibilizado um quadro de horários em papel que é previamente fixado nos pontos de embarque (figuras 47 e 48). Contudo, o material colado nas integrações está sujeito, de modo mais célere, à danificações.

Figuras 47 e 48 - Informações sobre o horário dos ônibus nas cidades de Dublin/IE e Jaboatão/BR



Fonte: Rosendo, 2022; Marília Silva, 2023.

O próprio serviço de integração temporal não disponibiliza a previsão do tempo de espera pelo ônibus. A não ser que o usuário consulte suas informações de viagens pelo aplicativo de celular Cittamobi, que fornece uma previsão de embarque baseada nas experiências dos usuários e na coleta de dados. Na realidade, a adoção da ferramenta de integração temporal viabiliza ganhos para as operadoras enquanto onera o passageiro que não tem outra opção de deslocamento. Essa imposição funciona como controle do movimento das pessoas, sobretudo, das que fazem parte das classes mais vulneráveis.

O caso do serviço de transporte público de Dublin, exemplifica que há possibilidades de melhoria dos transportes de massa, adotando tecnologias mais atuais que auxiliam no ganho e no aproveitamento do tempo despendido durante os trajetos realizados. Pois, no caso da RMR, além do tempo de espera, o tempo de deslocamento implica em desvantagens nos trajetos dos usuários, conforme veremos no item seguinte, que trata do percurso das linhas.

4.3 O percurso das linhas

O terceiro indicador está associado aos fatores: tempo de trajeto, interação entre as conexões da rede de transportes (linhas, terminais e paradas de ônibus) e percepção sobre segurança pública. O percurso das linhas exerce, simultaneamente, o domínio sobre o tempo e o espaço das pessoas.

Segundo Harvey (1992, p. 207), “o domínio do espaço é uma fonte fundamental e pervasiva de poder social na e sobre a vida cotidiana”. As classes sociais disputam o espaço não só como uma matéria indispensável para a sua reprodução e perpetuação, mas também porque há incorporação de valor (monetário, político, cultural) que o permite ser atraente.

A cidade como espaço para realização de negócio se transformou no próprio negócio, servindo à reprodução do capital (Santos, 2006; Carlos, 2007). Mas, essa negociação não favorece a todos. Segundo Botelho (2007), esse favorecimento recai sobre a classe que possui maior poder econômico. Para o autor,

[...] A classe que detém a maior parte dos recursos pode, através do dinheiro, ocupar, modelar, fragmentar o espaço da forma que melhor lhe convém. A maximização dos valores de troca produz benefícios desproporcionais para alguns grupos e diminui as oportunidades para outros (Botelho, 2007, p. 16).

Ao controlar o espaço, a classe dominante detém o poder também sobre o tempo das outras classes. Nesse aspecto, o controle da mobilidade está associado ao controle do tempo de deslocamento que as pessoas gastam nos seus trajetos, ao gasto econômico que essa atividade produz e aos percursos espaciais que são acessados. Se esses três elementos consomem grande parte da vida cotidiana e não incorporam valor, eles não produzem economia para os que dele necessitam. Daí está o próprio sentido de desvalorização.

É essa falta de valor que está imbricada na condição dos usuários do STPP/RMR. Ao falarmos sobre os trajetos dos entrevistados e das suas insatisfações, estamos mostrando a manutenção das fontes de poder associadas ao transporte público coletivo.

Para a entrevistada C, o tempo de espera pelo ônibus é o principal gargalo nos seus trajetos. A estudante, de 21 anos, utiliza o serviço de transporte público coletivo todos os dias, inclusive nos finais de semana. Ela diz que perde muito tempo com a troca de ônibus, no TI Macaxeira. A usuária sempre precisa fazer essa baldeação para seguir viagem e isso compromete o seu tempo de viagem. “A minha volta para casa é um pouco conturbada, porque demora muito mais [40 a 50 minutos

a mais], principalmente nas filas da integração. Ao invés de gastar uma hora para chegar em casa, geralmente, eu chego em casa quase duas horas depois” (Entrevistada C, 2023). O tempo gasto nessa espera não é aproveitado ou recompensado pela passageira. Ele é, de fato, um tempo perdido.

Se o aprimoramento das tecnologias de transportes viria a otimizar o tempo de deslocamento das pessoas, como é no caso da cidade de Dublin (visto no tópico anterior), as perspectivas de melhoria das condições de deslocamento por transporte público coletivo ainda atuam de modo muito fragmentado. As integrações físicas, por exemplo, funcionam como pontos de parada e não mais como pontos de conexão. As linhas de ônibus, pertencentes às integrações, não estão integradas com as linhas do transporte complementar e nem com as linhas convencionais.

Integração, eficiência e priorização da rede de transporte público coletivo são aspectos necessários para a qualidade dos deslocamentos, principalmente no contexto urbano-metropolitano, devido à dinâmica de mobilidade pendular. Mas, as fragilidades do sistema entrecruzam com a desvalorização do serviço ofertado.

A desvalorização do transporte público coletivo é, na verdade, a desvalorização dos usuários, que se veem humilhados e desrespeitados nos seus deslocamentos. Para o autor Souza (2018), a dignidade pressupõe a autoestima e o reconhecimento social. Se esses aspectos não estão sendo correspondidos, a cidadania não é construída. Pelo contrário, a condenação da população à exclusão e à marginalidade gera a subcidadania.

Quando perguntada a opinião da entrevistada R sobre o serviço de ônibus utilizado, ela responde o seguinte:

“O transporte público não é de qualidade. Tem pouco transporte, não tem conforto. Um calor desses, não tem ar-condicionado. Já fui assaltada dentro do ônibus, não tem segurança, uma arma apontada para o motorista e a gente dentro do ônibus passando o celular, era quatro e pouca da manhã. A gente não tem segurança” (Entrevistada R, 2023).

Além das más condições de uso, os passageiros ainda estão sujeitos à violência dentro dos ônibus. A professora, de 49 anos, usa o STPP/RMR de segunda-feira a sexta-feira para ir ao trabalho e fala sobre a insegurança dentro dos ônibus. Ela mesma contou que foi roubada dentro do ônibus quando ia trabalhar. A passageira mora em Olinda e trabalha em Goiana, na Zona da Mata Norte de Pernambuco, cujo local de trabalho está a 65 km da sua casa. Ela utiliza as linhas de ônibus 852 (Caixa D’água/TI Xambá) e 883 (TI Xambá/TI PE-15) e depois segue viagem em uma van fretada, empregando cerca de 5 horas, por dia, nesses deslocamentos.

Apesar do transporte metropolitano corresponder o menor trajeto da sua viagem, ele é o maior gerador de desconforto durante a viagem que a usuária realiza, principalmente, pela exposição à violência.

A entrevistada P, também contou que já viveu situações de insegurança no transporte público coletivo e que perdeu as contas de quantas vezes teve seus pertences subtraídos.

“Da quantidade de vezes que eu já andei de ônibus, eu fui furtada várias vezes, então... a gente tem pouca segurança aqui dentro. Por ser uma coisa que a gente tá pagando, e pagando caro, a gente deveria ter mais segurança. Tanto pra gente, quanto para o próprio motorista, porque não é fácil pra ele ter que dirigir e olhar quem está descendo e cobrar a passagem e tudo mais” (Entrevistada P, 2023).

Os passageiros sofrem violência e também os motoristas que trabalham nas linhas do transporte público coletivo. Realidade essa que provoca desgaste emocional e, conseqüentes, adoecimento para com os trabalhadores rodoviários.

Segundo a estudante, de 21 anos, o transporte é caro e as condições de deslocamento são ruins. Ela associa a qualidade do transporte com o fator segurança e com o preço pago pelo serviço.

“Transporte de qualidade é aquele que a gente possa se sentir seguro. A gente precisa desse porto seguro. E também precisa ser aconchegante, porque... o que adianta pagar caro e não ter conforto? A gente paga caro pra ficar em pé e num calor muito grande, é complicado isso. Eu acho ruim” (Entrevistada P, 2023).

O percurso que a estudante do curso de educação física faz entre a sua casa e o local do estágio é de quase 16 km. Ela utiliza o transporte público coletivo, de segunda-feira a sábado, para ir ao estágio. São 3 horas e 20 minutos gastos, em média, para concluir o trajeto de ida e volta entre a sua casa e o estágio. As linhas de ônibus utilizadas pela Entrevista P são as linhas 1963 (TI PE-15/TI Igarassu/Sítio Histórico) e a 883 (TI Xambá/TI PE-15), ambas fazem integração temporal e a estudante consegue concluir o seu trajeto pagando uma passagem.

Para o entrevistado S, isso não é possível. As linhas de ônibus que o universitário, de 20 anos, utiliza para ir à faculdade não são integradas e ele precisa pagar duas passagens de ida e duas de volta, descendo no meio do caminho para pegar o próximo ônibus e continuar a viagem até o seu destino. A espera se dá em uma parada de ônibus. Além disso, ele faz um percurso maior na volta para casa, uma vez que são 15,6 km para ir e 19,2 km para voltar, isso porque o ônibus que utiliza para chegar no TI Xambá não cumpre o horário estabelecido. “Eu prefiro fazer esse percurso porque não sei a hora que o ônibus vai passar, a gente perde muito tempo

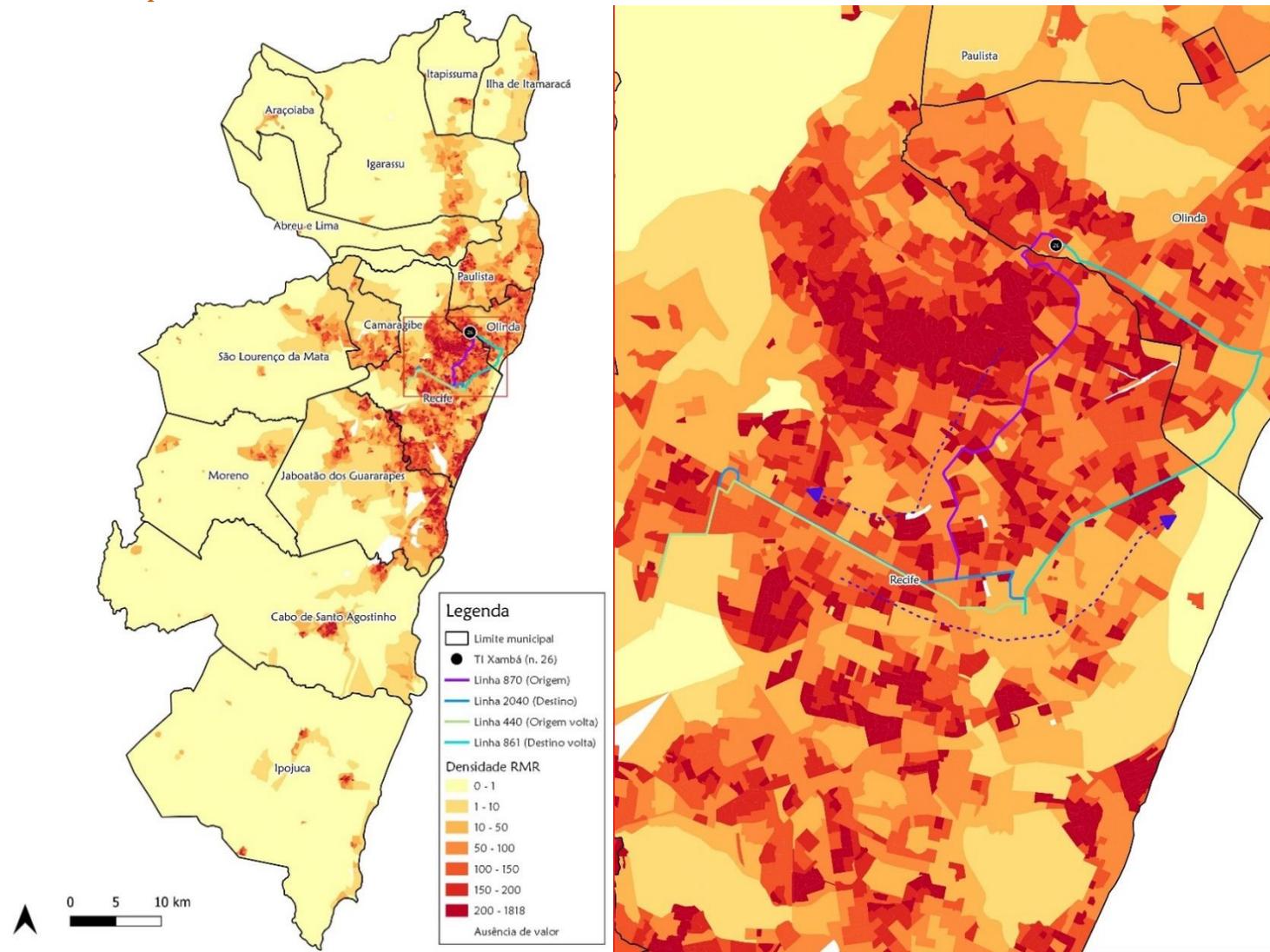
esperando na parada de ônibus e é muito arriscado”, diz o entrevistado S, 2023, ao justificar o seu trajeto.

De acordo com Vasconcelos (2016, p. 22), “a cidade fragmentada, portanto, corresponde a uma mistura de usos desconectados, mal articulados pelas infraestruturas de transporte”. O entrevistado S utiliza quatro linhas de ônibus no seu deslocamento e precisa pagar passagem em todas elas porque a rede de integração não contempla o seu trajeto. As linhas utilizadas pelo usuário são a 870 (TI Xambá/TI Largo da Paz), a 2040 (CDU/Boa Viagem/Caxangá), a 440 (CDU/Caxangá/Boa Viagem) e a 861 (TI Joana Bezerra/TI Xambá). O percurso realizado pelo entrevistado S está representado nos mapas 26 e 27.

A fragmentação dos deslocamentos do entrevistado S mostra como o STPP/RMR precisa avançar no aspecto da mobilidade urbana integrada. Apesar de considerar o serviço de transporte público coletivo como um sistema, onde a característica principal é a interconexão entre os transportes, há predominância de múltiplos sistemas desintegrados como o caso da rede de terminais físicos e da integração temporal, que não atende à todas as linhas do STPP/RMR.

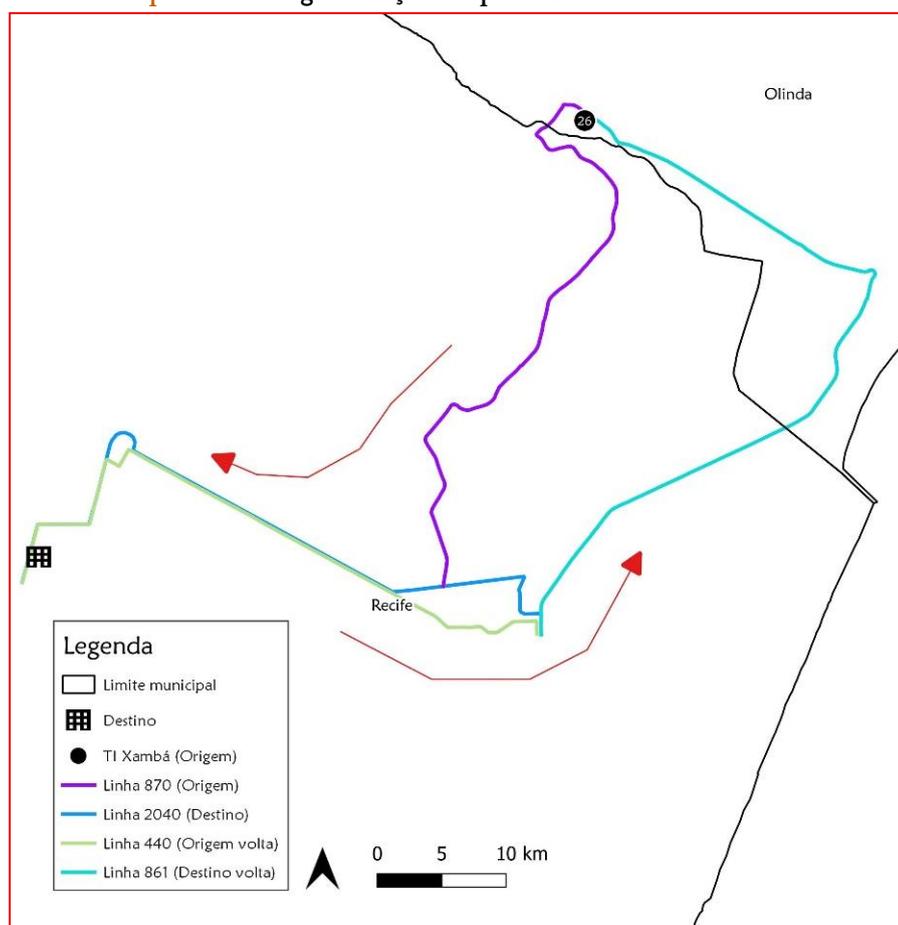
O universitário não possui uma renda fixa e paga as suas passagens de ônibus (cerca de R\$ 200,00/mês) com uma parte da bolsa de incentivo à pesquisa que recebe da universidade. Ele mora com a mãe e com o pai e a renda da família varia entre 1,5 SM e 2 SM, isso porque a sua mãe trabalha como revendedora de joias e depende do faturamento das vendas que consegue realizar no mês. Dessa forma, o percurso que o entrevistado S é forçado a fazer, sobrecarrega o seu tempo cotidiano e compromete o orçamento que ele dispõe para se manter.

Mapa 26 - Percurso do entrevistado S (Beberibe, Olinda/Cidade Universitária, Recife) e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023 e IBGE, 2010.

Mapa 27 - A fragmentação do percurso do entrevistado S



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023.

O gasto com o transporte tira, do rendimento das populações mais pobres, recursos para realizar outras práticas de consumo e de experienciar a cidade. De acordo com Maricato (2006),

A situação dos transportes públicos revela o sacrifício que a população da periferia está submetida, especialmente nas metrópoles. [...] Não é necessário ser especialista para concluir que a população da periferia, e isso atinge especialmente os jovens desempregados, vive um exílio forçado na “não cidade” (Maricato, 2006, p. 216).

No aspecto sobre o tempo de deslocamento podemos citar as alterações dos trajetos realizadas em algumas linhas. A Linha de ônibus 1963, que é utilizada pela entrevistada P, por exemplo, sai do TI PE-15, passa pelo Sítio Histórico de Igarassu e vai até o TI Igarassu. Essa linha só tem o seu trajeto encurtado (via BR-101) em poucos horários do dia, são 14 viagens, do total de 144 viagens, que não percorrem o trajeto maior, ou seja, 10%.

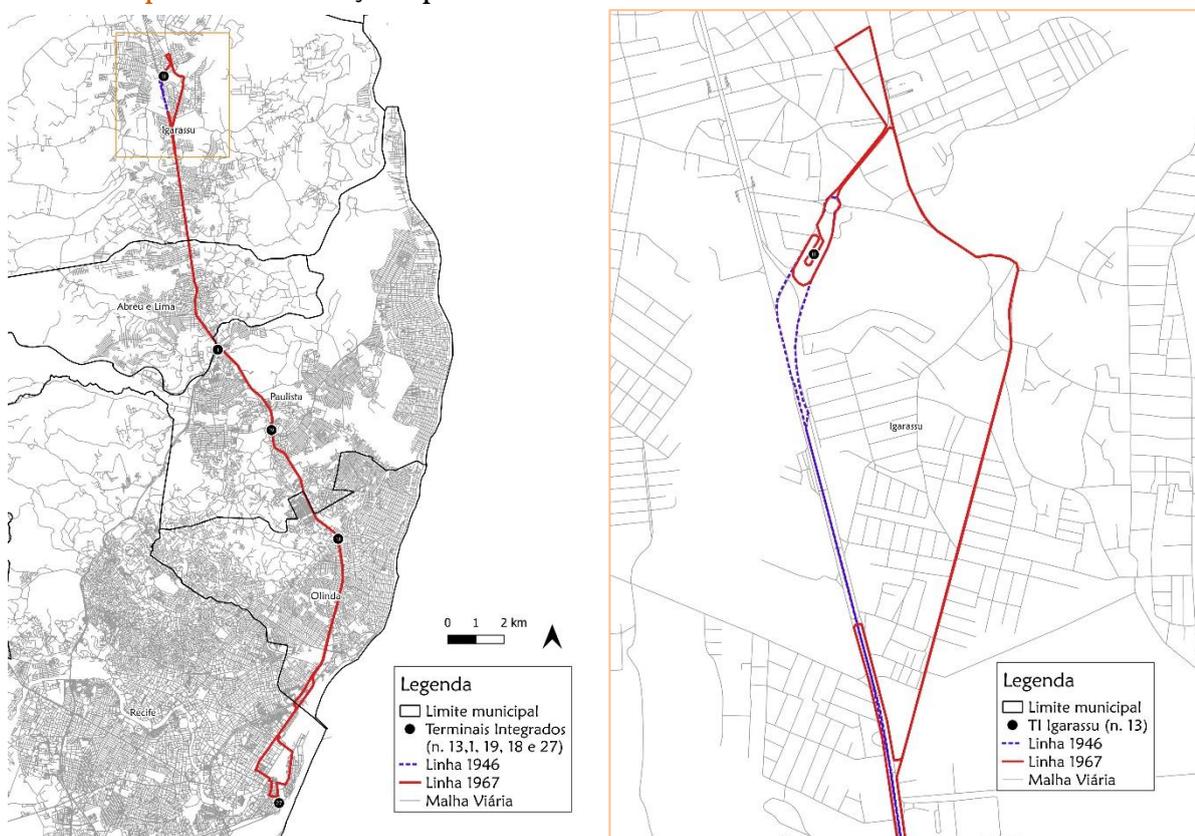
A substituição de linhas expressas por linhas que realizam percursos maiores, no STPP/RMR, aumenta o tempo de viagem e reduz o número de opções de deslocamento. A ativação dessas linhas se deu, em maior proporção, após a

pandemia, quando houve a suspensão de algumas linhas de ônibus. Das 400 linhas de ônibus que operavam no STPP/RMR, em 2020, 47 foram suspensas (11,8%), retirando de circulação 182 veículos, dentre eles os Ônibus de Transporte Rápido (BRT) (CTM/Grande, 2020).

Das linhas suspensas durante a pandemia, 20 foram extintas e/ou substituídas, reduzindo o número de opções e deixando a população sem alternativa. A extinção da Linha 1946 (TI Igarassu/PCR/BR-101) é um exemplo disso. Ela tinha uma frota de 14 veículos e realizava 76 viagens por dia (CTM/Grande Recife, 2020). Em seu lugar ficou a Linha 1967 (TI Igarassu/Dantas Barreto), que agora opera nos dois percursos.

Traçando um comparativo entre essas duas linhas, é possível ver o aumento do trajeto da linha atual em relação a Linha 1946. No trecho inicial de ida, que vai do TI Igarassu até o ponto de acesso à BR-101, a Linha 1967 percorre 3,5 km e 11 paradas, enquanto que a Linha 1946 percorria 1,9 km e 4 paradas. No trajeto de volta (trecho final), a Linha 1967 percorre 4 Km e 15 paradas e a Linha 1946 percorria 2 Km e 4 paradas. Praticamente o dobro da distância em ambos os sentidos (ida e volta). O mapa 28 mostra essa diferença de percurso entre as linhas.

Mapa 28 - A diferença de percurso entre as linhas de ônibus 1946 e 1967 e detalhe



Fonte: elaborado a partir de dados do CTM/Grande Recife, 2023.

A Linha 1967 realiza 330 viagens, destas 269 são via Sítio Histórico e 61 via BR-101. Nos dias úteis, a Linha 1967 faz 38 viagens via BR-101, ou seja, uma redução da metade do número de viagens que a Linha 1946 realizava, que era de 76 viagens. A tabela 9 mostra a distribuição do quadro de horários da Linha 1967 e o quantitativo de viagens.

Outra linha de ônibus que teve o seu percurso alterado foi a Linha 1905 antes ela fazia o percurso TI Igarassu/TI Pelópidas e, em 2016, passou a operar entre TI Igarassu e o TI Abreu e Lima após a inauguração desse último terminal. Por muito tempo, a ligação direta entre o TI Igarassu e o TI Pelópidas era pela Linha 1967, que estava sempre sobrecarregada, pois a Linha 1946 operava com o BRT e tinha paradas seletivas. Em 2022, criou-se a Linha 1963 (TI PE-15/TI Igarassu/Sítio Histórico), para fazer a conexão entre esses dois terminais.

Tabela 9 - Grade de horários da Linha 1967 (TI Igarassu/Dantas Barreto)

Via Sítio Histórico						Via BR-101					
Dias úteis		Sábado		Domingo		Dias úteis		Sábado		Domingo	
03:00*	03:15	03:00*	03:15	03:00*	-	-	-	-	-	-	-
03:25*	03:35	-	-	03:25	-	-	03:45	03:30	-	-	-
03:55	04:05	03:45	-	03:50	-	-	-	-	-	-	-
04:11	04:17	04:00	04:15	-	04:15	-	-	-	-	-	-
04:29	04:35	-	-	-	04:35	04:23	-	04:30	-	-	-
04:41	04:47	-	04:45	-	-	-	04:53	-	-	-	-
04:59	05:05	04:57	-	04:55	-	-	-	-	-	-	-
05:11	05:23	05:09	-	05:15	-	05:17	-	-	05:21	-	-
05:29**	05:35	-	05:36	-	05:35	-	05:41	-	-	-	-
05:47	05:53**	05:45	05:57	-	05:55	-	-	-	-	-	-
05:59	06:11	-	-	-	06:10	-	06:05	-	06:09	-	-
06:17**	06:23	-	06:21	-	06:25	-	06:29	-	-	-	-
06:35	06:41	06:33	06:45	-	06:40	-	-	-	-	-	-
06:47	06:53	-	-	-	06:55	-	06:59	-	06:57	-	-
07:05	07:11	07:09	-	-	07:10	-	-	-	-	-	-
07:17	07:23	-	07:21	-	07:25	-	-	-	-	-	-
07:29	07:35	-	07:33	-	-	-	07:41	-	-	-	-
07:47	07:53	07:45	-	07:40	07:55	-	07:59	-	07:57	-	-
08:05	08:11	08:09	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08:17	08:29	-	-	08:10	08:30	-	08:23	-	08:21	-	-
08:35	08:43	08:33	08:45	-	-	-	08:51	-	-	-	-
08:59	09:07	08:57	09:09	08:50	09:10	-	-	-	-	-	-
09:15	09:31	-	09:33	-	09:30	09:23	-	09:21	-	-	-

09:39	09:47	-	09:45	-	09:50	-	09:55	-	-	-	-
10:03	10:11	10:00	-	-	10:10	-	-	-	10:15	-	-
10:19	10:27	-	10:30	-	10:30	-	10:35	-	-	-	-
10:43	10:51	10:47	-	-	10:50	-	-	-	-	-	-
10:59	11:07	-	11:00	-	11:10	-	11:15	-	11:15	-	-
11:23	11:31	-	11:30	-	11:30	-	-	-	-	-	-
11:39	11:47	-	11:45	-	11:50	-	11:55	-	-	-	-
12:03	12:11	12:00	-	-	12:10	-	-	12:12	-	-	-
12:19	12:35	12:24	12:36	-	12:30	-	12:27	-	-	-	-
12:43	12:50	12:48	-	-	12:50	-	12:57	-	-	-	-
13:04	13:11	-	13:12	-	13:10	-	-	13:00	-	-	-
13:18	13:32	13:24	-	-	13:30	-	13:25	-	-	-	-
13:39	13:46	13:36	-	-	13:50	-	13:53	13:48	-	-	-
14:00	14:07	14:00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14:14	14:21	14:12	14:24	14:10	-	-	14:28	-	-	-	-
14:35	14:42	-	14:48	14:30	-	-	-	14:36	-	-	-
14:48	14:54	-	-	14:50	-	-	15:00	-	-	-	-
15:06	15:12	15:00	15:12	15:06	-	-	-	-	-	-	-
15:18	15:24	-	-	-	15:22	-	15:30	-	15:24	-	-
15:36	15:42	15:36	15:48	15:38	-	-	-	-	-	-	-
15:48	16:00	-	16:00	15:54	-	15:54	-	-	-	-	-
16:06	16:13	-	-	-	16:10	-	16:20	-	16:12	-	-
16:27	16:34	16:24	16:36	16:26	-	-	-	-	-	-	-
16:41	16:55	16:48	-	16:42	16:58	16:48	-	-	-	-	-
17:02	17:09	-	17:12	-	17:14	-	17:16	17:00	-	-	-
17:23	17:30	17:24	17:36	-	17:30	-	-	-	-	-	-
17:37	17:44	-	-	-	-	-	17:51	-	17:48	-	-
17:58	18:05	-	18:00	17:50	18:10	-	-	-	-	-	-
18:12	18:19	18:12	18:24	-	18:30	-	18:26	-	-	-	-
18:34	18:42	-	-	-	-	-	-	18:36	-	-	-
18:50	18:58	18:48	19:00	-	19:00	-	-	-	-	-	-
19:14	19:22	19:12	-	-	-	19:06	-	-	19:24	-	-
19:30	19:46	19:36	19:48	19:30	-	19:38	-	-	-	-	-
19:54	20:00	-	20:00	-	20:00	-	20:10	-	20:15	-	-
20:18	20:26	-	20:30	-	20:30	-	-	-	-	-	-
20:34	20:50	-	20:45	-	-	-	20:42	-	-	-	-
20:58	21:06	-	21:00	-	21:00	-	21:14	-	21:15	-	-
21:22	21:30	-	21:30	-	21:30	-	-	-	-	-	-
21:38	21:45	-	21:45	-	-	-	21:52	-	-	-	-
21:59	22:06	-	22:00	-	22:00	-	-	-	-	-	-
22:13	22:20	-	-	-	-	-	22:27	22:15	-	-	-

22:34	22:41	22:30	22:45	22:30***	-	-	-	-	-	-
22:48	22:55	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23:09*	23:16	23:00	23:15	23:00***	-	23:02	-	-	-	-
23:23	23:30** *	-	23:30** *	-	-	-	-	-	-	-

Total de viagens: 330

Dias úteis	Sábado	Domingo	Dias úteis	Sábado	Domingo
136	73	60	38	23	0

Fonte: site do CTM/Grande Recife. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/transporte/quadro-de-horario/>. Acesso em: 07 mar. 2024.

*Atendimento ao TI Porta Larga e ao Terminal Cais de Santa Rita. **Saída da praça de Cruz de Rebouças (Igarassu). ***Atendimento ao Terminal Cais de Santa Rita.

A segregação das linhas não viabiliza a integração da rede de transporte público coletivo. O entrevistado T, mora na cidade do Cabo de Santo Agostinho e reclama do tempo de espera pela Linha 196 (Nossa Senhora do Ó/TI Cabo), são mais de 50 minutos. Há mais uma linha de ônibus que faz o percurso desejado pelo usuário, que é a Linha 191 (Recife/Porto de Galinhas/Nossa Senhora do Ó), mas ela não é viável, economicamente, pois a tarifa custa R\$ 13,70. Para o entregador, de 22 anos, esse valor cobrado não cabe no seu orçamento, restando a longa espera a sua única opção.

Associadas às dificuldades de mobilidade, a entrevistada Q ainda tem que lidar com as dificuldades de acessibilidade. A mulher de 57 anos possui deficiência física e anda de muletas, diz que precisa andar um percurso mais longo até chegar na via principal do seu bairro para poder pegar um ônibus, isso porque a linha que circula próximo de sua casa só passa a cada uma hora.

A segregação urbana exclui a população de viver e de usufruir dos espaços que as cidades dispõem. De acordo com Villaça (2011),

É indispensável articular o papel da segregação urbana na produção da desigualdade e da dominação sociais. Isso porque a segregação (em geral, e em inúmeras de suas manifestações “oficiais”) é aquela forma de exclusão social e de dominação que tem uma dimensão espacial (Villaça, 2011, p. 41).

Essa dominação recai não só sobre os corpos dos usuários, mas também dos próprios trabalhadores que contribuem com as operações do sistema de transporte. Vejamos isso no item seguinte.

4.4 O trabalho no STPP/RMR

Trabalhar na operacionalização do serviço de transporte público coletivo é

estar diante de duas situações: a de contribuir com o funcionamento do serviço e a de ser usuário do próprio sistema que trabalha. Nesse dilema, trabalhador e usuário são papéis desempenhados pela mesma pessoa. Essa condição não coloca os trabalhadores do serviço de transporte à frente dos outros usuários, pelo contrário, o desamparo se dá em ambos lados.

Entrevistamos uma bilheteira e ela nos falou sobre o seu trabalho em uma estação de trem. No diálogo abaixo, quadro 13, podemos ver que os problemas apontados pela trabalhadora estão associados às relações entre os colegas e supervisores dentro do ambiente de trabalho.

Quadro 13 - Diálogo com a entrevistada F

Pesquisadora: - Como você começou nessa atividade?
Entrevistada F: - Eu comecei a trabalhar nesse serviço tem mais de 10 anos.
Pesquisadora: - Como é a sua rotina?
Entrevistada F: - Eu começo a trabalhar na parte da tarde e largo à noite, às 23h, quando encerra o expediente.
Pesquisadora: - Quais são as vantagens e desvantagens desse trabalho?
Entrevistada F: - A vantagem que eu tenho é a folga. Trabalho quatro dias seguidos e folgo dois dias.
Pesquisadora: - Como é a sua relação com os usuários?
Entrevistada F: - É tranquila. Eu não tenho problema com eles.
Pesquisadora: - Como é a sua relação com os seus supervisores?
Entrevistada F: - É mais ou menos [expressão de desânimo]. Tem umas questões pessoais que geram desconforto... Apadrinhamento de alguns funcionários, coisas desse tipo.
Pesquisadora: - Quais são os aspectos do seu trabalho que podem ser melhorados?
Entrevistada F: - A carga horária... Eu estou sem férias faz 2 anos. O fardamento não é renovado. Falta informação de salário também.

Fonte: registros da pesquisa, 2023.

Com mais de 10 anos exercendo o cargo de bilheteira, a trabalhadora fala das necessidades de melhoria para com os funcionários desse setor. Carga horária, férias, fardamento e regularidade do salário são pontos levantados pela trabalhadora, que presta serviços à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) através de uma empresa terceirizada. O não cumprimento dos direitos trabalhistas, por parte dos empregadores, coloca essa trabalhadora em uma situação de vulnerabilidade e de exploração para além da sua capacidade laboral. A precarização das suas condições de trabalho, revela que não é só o usuário que vem tendo os seus direitos descumpridos.

Sobre a sua relação com os usuários, ela falou não haver problemas. Mas, enquanto usuária, ela disse que as condições do transporte podem ser melhoradas, principalmente, nos aspectos do conforto e da frequência dos veículos. A entrevistada F utiliza o STPP/RMR para ir ao trabalho, mas, apesar de morar próximo

do local de trabalho, o tempo de espera pelo transporte repercute, negativamente, no seu tempo de deslocamento. “Os veículos estão muito lentos, o ar-condicionado não funciona bem e sempre tem transporte quebrando”, diz a entrevistada F, 2023.

Entrevistamos também um motorista de ônibus e ele nos contou um pouco sobre as suas condições de trabalho. “A minha relação com os passageiros é boa. Por outro lado, falta reconhecimento”, afirma o trabalhador, de 59 anos, que exerce a função de motorista de ônibus há mais de 20 anos. O reconhecimento a que o motorista se refere é a valorização das condições de trabalho. Entrevistamos o trabalhador dentro de um dos ônibus do STPP/RMR, enquanto estava a caminho do seu posto de trabalho. Segundo ele, o seu serviço inicia às 15h e terminando à 0h e, dentro desse horário, há um intervalo de 30 minutos para o seu descanso e refeição.

Segundo a Convenção Coletiva de Trabalho acordada pela Urbana-PE e pelo Sindicato dos Rodoviários do Recife e RMR, o piso salarial dos motoristas é de R\$ 2.630,00, o auxílio alimentação é de R\$ 315,00 e o auxílio transporte, na forma de crédito em cartão de transporte, baseado no seu deslocamento casa-trabalho e vice-versa (Urbana-PE, 2021), conforme pudemos constatar na entrevista com o motorista de ônibus, que utiliza o STPP/RMR para se deslocar ao trabalho. Já o abono, para o motorista exercer a dupla função de motorista e de cobrador, é de R\$ 135,00 (CTM/Grande Recife, 2024a).

Em ambos os casos, os trabalhadores do STPP/RMR levantam questões sobre as condições de trabalho e de remuneração. Segundo Souza (2018), o não reconhecimento e a desvalorização entre as classes sociais são componentes do processo de naturalização das desigualdades.

Na perspectiva do trabalho informal, tem-se o caso dos vendedores ambulantes. A vendedora ambulante entrevistada, tem 35 anos e comercializa lanches em um Terminal Integrado do STPP/RMR. Além da carroça cheia de produtos, ela leva o filho para o seu local de trabalho, pois o menino requer cuidados e ela não tem com quem deixá-lo em casa. Para a vendedora, não há oportunidade de trabalho, dentro dos terminais, para quem tem poucos recursos. Ela diz que trabalha no terminal há 4 anos e não tem oportunidade de se estabelecer. “Eles querem que a gente venda outras mercadorias... tipo perfume, pra não ter concorrência, mas, eu não tenho condições de vender esses produtos. Eu vendo o que é mais barato e que todo mundo compra. Salgadinho, pipoca, água, Fini [referindo a marca de doces com texturas de borracha], diz a entrevistada N, 2023.

A falta de regularização dos ambulantes, nos Terminais Integrados, coloca-

os em uma condição de vulnerabilidade, ancorada pela ameaça de despejo e de apreensão das suas mercadorias comercializadas. De acordo com o Manual de Operação do STPP/RMR, Anexo 16-B, “no recinto dos Terminais Integrados é vedado o comércio ambulante de qualquer espécie” (CTM/Grande Recife, 2013b, item nº 30, VII, p. 7). Ao mesmo tempo em que é permitido o estabelecimento de espaços destinados à exploração comercial, sob regime de contrato (CTM/Grande Recife, 2013b, item nº 17, p. 4).

A dualidade em que a prática comercial é tratada nos Terminais Integrados reflete a priorização da gestão dos serviços ofertados pelo próprio sistema de transporte coletivo. Se a comercialização em pontos pré-estabelecidos é permitida e a comercialização ambulante é proibida, é o próprio Estado, na condição de regulador das operações do sistema de transportes, que cria as regras que privilegiam uns e excluem outros.

De acordo com Cordeiro (2020, p. 137), “os ambulantes são aqueles que oferecem ‘serviços móveis’ para uma ‘clientela ambulante’ que é constituída por clientes móveis, onde ambos articulam uma *economia dos serviços de mobilidade*”. Mas, a própria condição de exclusão do trabalhador ambulante não contribui para ampará-lo aos olhos de quem que deveria protegê-lo.

Na condição de usuária do transporte público, a ambulante fala que o serviço está, cada vez mais, complicado e a tendência é das pessoas andarem de transporte individual por aplicativo, pois o custo benefício é melhor. Essa percepção da entrevistada corrobora os dados apresentados no capítulo 3, onde 21 dos 38 participantes mencionaram o transporte por aplicativo como uma das opções utilizadas nos seus deslocamentos. Ela também falou que houve uma grande redução de fiscais de fila no terminal em que trabalha e que “não existe mais integração, agora a integração virou uma parada de ônibus e o motorista tem que se virar sozinho pra tudo”, diz a entrevistada N, 2023.

A superexploração do trabalhador no sistema de transporte público coletivo mostra as condições de precariedade e de insegurança pelas quais ele está sendo exposto. A falta de reconhecimento que o motorista de ônibus diz, e que também está embutida na fala da bilheteira e na condição de trabalho da vendedora ambulante, é parte constituinte da situação de desprezo que as classes mais pobres enfrentam na sua realidade cotidiana.

4.5 Uma alternativa para a mobilidade urbana na RMR

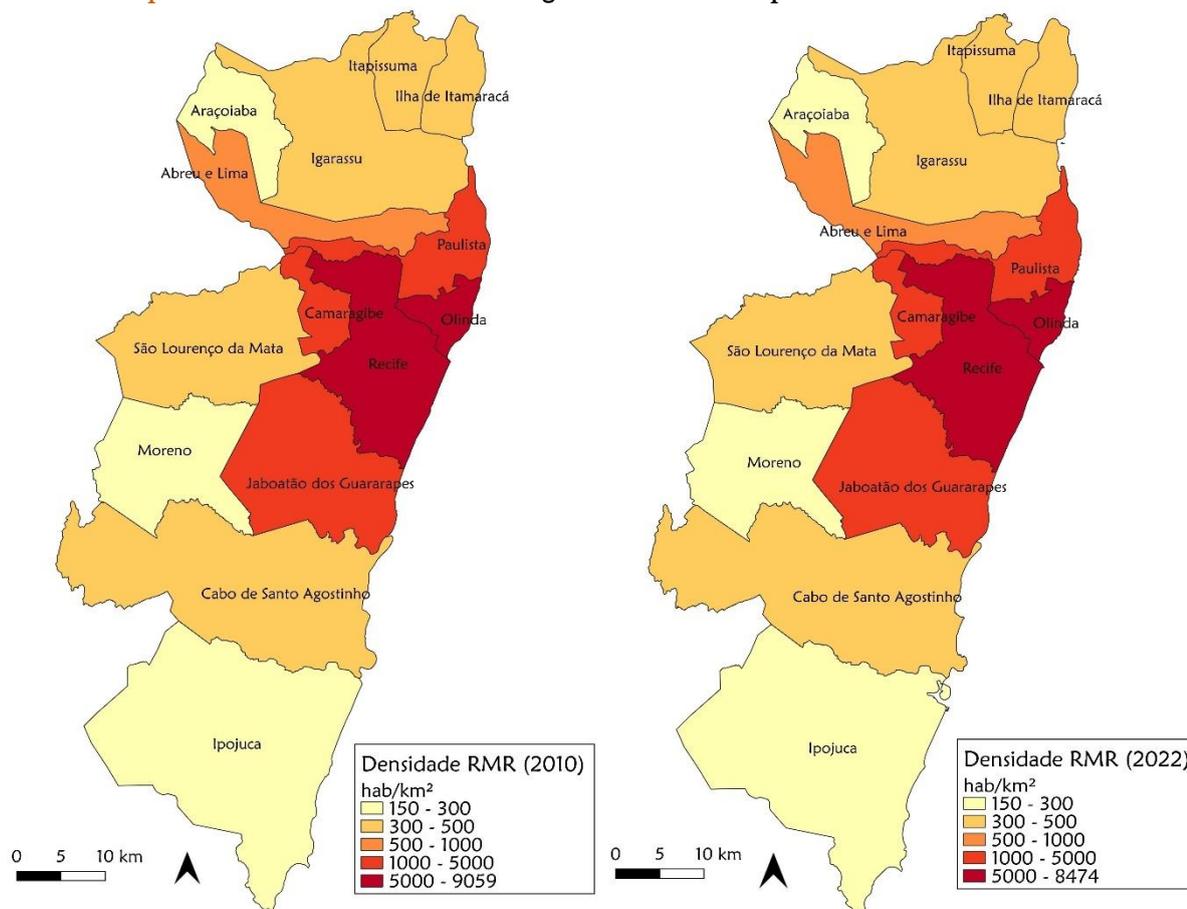
De acordo com o último censo demográfico, a população residente na RMR cresceu 0,99%, em relação ao censo de 2010. Com base nos dados apresentados na tabela 1, capítulo 2 desta tese, os municípios que tiveram o maior crescimento foram Ipojuca (22,69%), Itapissuma (16,74%), Paulista (13,88%), Igarassu (12,91%) e Ilha de Itamaracá (12,14%). Já as cidades que tiveram uma redução no número de habitantes foram Olinda (-7,36%), Recife (-3,17%), Moreno (-2,48%) e Jaboatão dos Guararapes (-0,10%), dentre elas, estão as três cidades mais populosas da região.

No comparativo entre os anos de 2010 e 2022, o crescimento populacional não alterou, significativamente, a densidade demográfica dos municípios da RMR. Nos mapas 29 e 30, é possível ver que todos os municípios permaneceram dentro dos seus respectivos grupos de densidade. Mesmo com o expressivo crescimento populacional, o município com menor índice de densidade foi Ipojuca, com uma densidade de 151,4 hab/km², em 2010, e de 189,6 hab/km², em 2022. E o município que obteve a maior densidade foi Olinda, com 9.059,4 hab/km², em 2010, e 8.474 hab/km², em 2022), apesar do registro de queda no número de habitantes desse município.

Esses dados inferem que, no caso da RMR, há uma tendência de crescimento populacional nos municípios pouco adensados e uma redução no número de habitantes nos municípios mais adensados. Isso mostra a dinâmica de espacialização da população, que se move em busca de espaço para se estabelecer, e de como a unidade metropolitana precisa estar conectada nesse processo de expansão da mancha urbana, sobretudo, no aspecto da mobilidade.

É preciso priorizar o deslocamento das pessoas e fazê-lo de modo integrado com a diversidade dos transportes. A ideia de que o transporte público coletivo é constituído, apenas, pelo transporte de massa fragmenta a mobilidade de todos. O transporte público deve ser entendido e colocado em prática como um transporte acessível independentemente de qual seja o seu tipo: ônibus, trem, bicicleta ou automóvel.

Mapas 29 e 30 – A densidade demográfica dos Municípios da RMR (2010 e 2022)



Fonte: elaboração própria, baseada nos dados do Censo IBGE (2010 e 2022).

O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, de que trata a PNMU (2012), considera a rede de transportes no seu modo amplo: o deslocamento de cargas e de pessoas. Como não cabe, neste momento, a discussão sobre o transporte de cargas, sugerimos que, no caso do transporte público da RMR, seja necessário construir o Sistema de Mobilidade Urbana (SMU), com enfoque na intermodalidade. Até porque a discussão sobre integração da rede de transportes remete desde o período de instituição das regiões metropolitanas, em 1973.

Assim como compreende ao Sistema Único de Saúde a diversidade das unidades de saúde, desde a unidade básica, descentralizada nos bairros, até o hospital de alta complexidade, nas metrópoles, visando o grau de suporte e de amparo às necessidades do paciente. Ao Sistema de Mobilidade Urbana da RMR é imprescindível abarcar a diversidade de transportes comumente utilizados no nosso cotidiano.

Os transportes, que muitas vezes, são utilizados nas atividades de lazer e de esportes podem se tornar indispensáveis no cotidiano de muitas pessoas, como as bicicletas – ainda que já sejam o meio de transporte de muitos trabalhadores. De

acordo com Fajersztajn, Veras e Saldiva (2016), os transportes precisam ser integrados para estimular o seu uso. Segundo esses autores,

“As alternativas de transporte benéficas à saúde incluem caminhar, andar de bicicleta e utilizar o transporte público. Entretanto, para que as pessoas utilizem meios mais ativos de transporte, seria necessário que esses oferecessem conforto, segurança, acessibilidade, baixo custo e, principalmente, que fossem integrados de forma a estimular seu uso” (Fajersztajn, Veras e Saldiva, 2016, p. 10).

Para além da integração física, a integração por uso torna-se necessária. A mobilidade como um serviço, por exemplo, indica uma dessas possibilidades de integração. O conceito de mobilidade como um serviço (*Mobility as a Service - MaaS*) foi criado na Finlândia e apresentado por Sampo Hietanen, em 2013 (Kivimaa e Rogge, 2022).

A tese publicada pela autora Sonja Heikkilä (2014), orientada por Hietanen, define o conceito de MaaS como sendo “um sistema no qual uma gama abrangente de serviços de mobilidade é fornecida aos clientes por operadores de mobilidade” (Heikkilä, 2014, p. 8, tradução nossa). Ou seja, a oferta do serviço de transporte está associada à demanda registrada pelos sistemas de tecnologia.

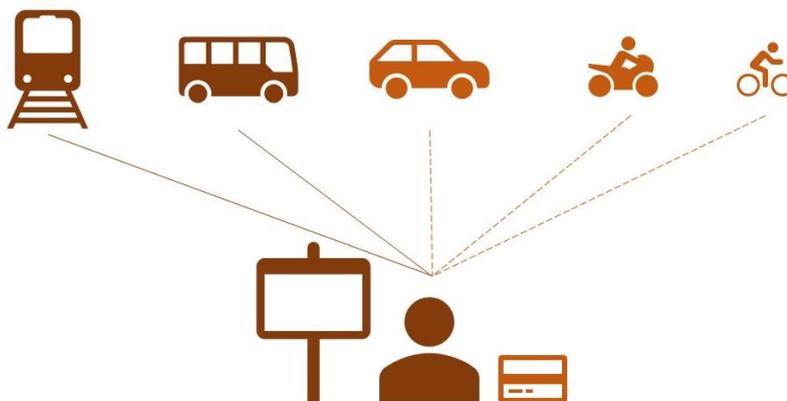
A nossa ideia aqui não é tornar o serviço de mobilidade concentrado nas tecnologias por aplicativo, haja vista que as oportunidades de acesso a essas vantagens informacionais não é a realidade de muitos, ainda que já esteja sendo adotado pelo STPP/RMR como canais oficiais de serviços aos usuários, como os aplicativos do Cartão VEM e o de planejamento de viagem Cittamobi. Mas, considerar que a mobilidade pode se tornar um serviço mais abrangente e menos burocrático.

Como o bilhete eletrônico é o principal meio de acesso ao STPP/RMR, e as demais modalidades de uso dos benefícios tarifários ocorrem através do cadastro e da utilização do cartão, esse recurso poderia ser utilizado nas diversas formas de uso do Sistema de Mobilidade Urbana da RMR. O próprio cartão de transporte, que funciona exclusivamente na rede de transporte de massa, poderia ser uma alternativa de pagamento das viagens por bicicleta alugadas, transporte complementar por vans e kombis, serviços de táxi e mototáxi, ônibus e demais tipos de transportes integrados ao Sistema de Mobilidade Urbana, conforme vimos a utilização desses meios de transportes pelos usuários, no gráfico 22, no capítulo 3.

Essa utilização diversificada otimizaria o tempo de espera pelo transporte e ampliaria a sua frequência, pois haveria mais alternativas de transporte à serviço do usuário. Além de gerar um incentivo para a adesão de novos usuários que veem o serviço como uma oportunidade de viabilizar os seus deslocamentos, já que também

incorpora outros meios de transportes. A figura 49 ilustra esse leque de possibilidades, diante da integração intermodal através da bilhetagem eletrônica, incentivando a participação dos municípios na implantação do SMU da RMR.

Figura 49 - Ilustração do Sistema de Mobilidade Urbana da RMR



Fonte: elaboração própria, 2024.

É evidente que a implantação do SMU integrado à rede de transportes requer empenho e decisão política para o gerenciamento das ações. Em primeiro lugar, a articulação social na construção dos instrumentos de efetivação do sistema de mobilidade urbana através da consulta pública. Em segundo lugar, a formulação e encaminhamento dos processos licitatórios para o desempenho da operacionalização do sistema. E em terceiro lugar, o acompanhamento e a fiscalização das atividades.

A mobilidade precisa ser pensada como política pública, pois ela está imbricada com o direito de ir e vir das pessoas e com a possibilidade de realização das suas atividades cotidianas. A qualidade nos transportes não pode ser tratada como um privilégio, mas como realidade que alcança a todos.

Este capítulo apresentou três indicadores que contribuem com o controle das condições de mobilidade dos passageiros do STPP/RMR. Eles estão associados às fontes de poder sociais relacionadas com o tempo, com o espaço e com o dinheiro. Vimos que o percurso dos entrevistados reflete as condições de deslocamento da população, colocando-os em uma situação de vulnerabilidade e de exclusão. Essa condição atinge também os trabalhadores do sistema de transporte, que se veem sem reconhecimento e desvalorizados. Indicamos como possibilidade de melhoria do serviço de transporte público, a implantação do Sistema de Mobilidade Urbana (SMU) da RMR articulado com a diversidade dos meios de transportes e com as facilidades das tecnologias atuais.



Figura 50

Terminal Integrado do Barro

Fonte: Marília Silva. Recife, 11 de fevereiro de 2023.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As condições do serviço de transporte público coletivo da Região Metropolitana do Recife, segundo as quais os passageiros são transportados, vão além de um problema de pesquisa, uma vez que constituem parte da trajetória e do tempo de vida das pessoas. Nesse sentido, as possibilidades que existem no bojo das ciências sociais aplicadas, juntamente com minha formação em Economia Doméstica, me proporcionaram um olhar marcado pela preocupação social para as questões urbanas estudadas na presente tese. Nessa perspectiva, conduzimos a discussão sobre mobilidade urbana, iniciada com a pergunta: **como a subcidadania está representada no serviço de transporte público coletivo?**

O fato de que o transporte público coletivo é de má qualidade, precário e oneroso não é uma singularidade da sociedade brasileira, pois esta realidade existe em outras sociedades de economias dependentes, constituindo um padrão de mobilidade que exclui as pessoas e segrega as classes sociais. Ainda assim, a realidade vivenciada em alguns lugares do globo nos permite pensar que a melhoria do serviço de transporte público coletivo é possível.

A realização da análise qualitativa, a partir da percepção dos usuários dos serviços de ônibus e de trem da RMR, corrobora os estudos sobre o papel do transporte na produção do espaço. Decerto, a pesquisa de campo se coloca como um desafio prático-metodológico que requer auxílios e colaborações. Dessa maneira, considero que a proximidade com o objeto analisado me rendeu certo privilégio e entusiasmo.

O consenso de que a priorização do transporte motorizado individual não contribui para a qualidade de vida nas cidades não é suficiente para inibir seu uso recorrente e nem de promover o desenvolvimento dos distintos modos de transportes coletivos. Segundo a lógica da produção capitalista do espaço, os transportes estão a serviço das indústrias, visando à lucratividade, com base em suas vendas. Porém, se a produção de automóveis gera ganhos econômicos, de que maneira o transporte público coletivo poderia ser um negócio rentável? A forma como as decisões políticas endereçam as operações dos serviços de ônibus e de trem apresenta-se como um indicativo de lucratividade para o mercado que opera esse serviço, uma vez que os interesses que atuam nesse segmento partem de classes privilegiadas.

A dificuldade de promover um serviço de transporte de qualidade e que atenda às necessidades transparece nas diversas estratégias de planejamento aplicadas ao território metropolitano. A busca por políticas capazes de integrar os diversos sistemas urbanos, como de saneamento, de energia e de transportes, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento integrado da Região Metropolitana do Recife, são questões antigas e que acompanham o cenário metropolitano desde a sua institucionalização, na década de 1970.

Há muito tempo, a integração tem sido a palavra-chave usada nos diversos planos, projetos e instrumentos de gestão, relacionados com o desenvolvimento da RMR, e deverá continuar sendo ainda por muito tempo. Desde o ordenamento do espaço proposto por Baltar (1951) até a idealização do Sistema Estrutural Integrado (1983), a necessidade de articular as redes viárias, de modo que viabilizem a mobilidade urbana integrada aos transportes, tem sido uma ação considerada necessária. Apesar de tantos esforços para concretizar essa conectividade, os registros mostram a descontinuidade dos projetos implantados, durante todos esses anos.

Ao longo dos últimos dez anos, por exemplo, assistiu-se ao assolamento do sistema de BRT na RMR, antes mesmo da sua completa implantação. Em outros tempos, isso também ocorreu com os bondes, com os ônibus elétricos e com os trens, no século XX. O que propor como melhoria no sistema de mobilidade atual? Antes de tudo, é necessário reconhecer o transporte como um direito social que deve ser garantido a todos. É nesse sentido que a cidadania avança e se aprimora. Do contrário, ao tratar o transporte como mercadoria, estaremos reproduzindo e legitimando a subcidadania.

A subcidadania resulta da falta de reconhecimento social e de dignidade que as pessoas merecem, ao realizarem diversas atividades cotidianas. No transporte público coletivo, a subcidadania revela-se na medida em que os usuários são humilhados, desqualificados e têm seus direitos violados ao longo dos deslocamentos realizados. Ou seja, quando são vigiados, repreendidos e impedidos de seguir viagem, seja porque não dispõem de recursos, seja porque os transportes são precários, não têm condições de funcionamento ou funcionam superlotados.

Ao longo deste trabalho, buscamos capturar registros fotográficos que mostram o cotidiano dos usuários do STPP/RMR, desde o momento de espera pelo transporte, passando pelas atividades realizadas dentro dos Terminais Integrados, até o comportamento das pessoas durante as viagens. A fotografia da capa é bastante

ilustrativa, uma vez que enfatiza o sistema de controle do movimento das pessoas, inclusive com o ônibus lotado e sendo vigiado pelas lentes de uma câmera de monitoramento.

As falas dos participantes da pesquisa foram de grande importância, pois trouxeram os elementos necessários à discussão sobre mobilidade urbana e desigualdade socioespaciais aqui exposta. Quando uma das participantes da pesquisa destaca, em sua fala, que o sistema de transporte público coletivo atual representa a continuidade das condições de deslocamento dos navios negreiros, ela enfatiza a sua própria condição de vida imbricada nos trajetos de tantas outras pessoas. Isso diz muito sobre o tratamento dado às classes mais pobres, no que concerne aos transportes coletivos, sobretudo, porque é um serviço gerido pelo Estado, que deveria garantir o direito ao transporte de qualidade. Ao contrário, o controle do movimento das pessoas está associado às formas de dominação social, física e simbólica.

O tempo, o espaço e o dinheiro são empregados para o controle da vida social. A partir desses elementos, levantamos três indicadores de validação da dominação social pela via do transporte público coletivo: (1º) O controle na oferta de veículos, (2º) a cobrança pela distância percorrida somada ao tempo de deslocamento e (3º) a substituição de linhas expressas por linhas que realizam percursos maiores, aumentando o tempo de viagem.

O controle na oferta de veículos pôde ser demonstrado pela distribuição e regulação dos horários das linhas de ônibus. A cobrança pelo tempo percorrido, mostra que as formas de controle do uso do transporte superpõem-se aos recursos materiais que os usuários dispõem. O aumento dos trajetos torna-se uma forma de controle do tempo das pessoas, em decorrência da distância aumentada. Como se já não bastassem as baldeações, os percursos são acrescidos, até se chegar ao destino final, visando à viabilidade financeira do sistema.

Os meios de deslocamento acessíveis aos diferentes grupos sociais terminam por acentuar as desigualdades entre as pessoas. Os percursos dos usuários das classes inferiores, na hierarquia de oportunidades e de reconhecimento social, retratados neste trabalho, dizem muito sobre suas condições de vida, em que o fator econômico determina o maior ou menor aproveitamento do tempo, decorrente dos gastos com a mobilidade.

A produção de mapas, com a representação dos percursos de alguns participantes, buscou mostrar os trajetos realizados por eles, associados com as

linhas utilizadas. Essa percepção material dos deslocamentos contribui para indicar que a elaboração de representações cartográficas são recursos importantes para subsidiar estudos técnicos que possam contribuir no aprimoramento e melhoria do serviço de mobilidade urbana, somando como algo positivo para o planejamento e gestão do espaço metropolitano, considerando o fator da densidade demográfica.

Um aspecto limitante da pesquisa foi a dificuldade de realizar entrevistas com os empresários representantes das empresas de ônibus e do CTM/Grande Recife. Em algumas situações, tentamos estabelecer contato através dos canais de comunicação, mas não conseguimos efetivar a interação. Não obstante, em outro momento, esperamos realizar tais entrevistas, dando continuidade aos estudos.

A implantação do Sistema de Mobilidade Urbana na RMR é mais que uma necessidade, pois faz parte dos instrumentos de regulação dos serviços de transporte público coletivo, preconizados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012). Além disso, é necessário considerar que mobilidade e transporte são termos afins, mas não são sinônimos. A adoção de meios de transportes pode viabilizar ou não a mobilidade, porém, é necessário promover a diversidade dos meios de transportes disponíveis, desfazendo a ideia de que o transporte público coletivo se resume ao transporte de massa, destinado a alimentar a rede troncal e com a finalidade de gerar, apenas, eficiência operacional.

Para além do serviço de transportes público de passageiros, é importante estimular a mobilidade, tendo em vista que as pessoas têm necessidades de locomoção distintas. Universalidade e equidade são questões-chave no entendimento do que venha a ser um sistema de transporte público de qualidade.

Enfatizamos também que a implantação de novas tecnologias aplicadas aos transportes não pode ser usada para justificar a substituição de estratégias que já obtiveram ganhos sociais bastante significativos. É preciso inovar a operacionalização do STPP/RMR mantendo as suas benesses e tudo aquilo que pode se somar como atrativo para o uso dos transportes, tais como, a integração tarifária, física e operacional; a meia-passageira aos domingos, dentro outros. Desse modo, podemos olhar para o transporte público coletivo como instrumento de cidadania, onde todos possam utilizá-lo com dignidade e satisfação.



LINHAS QUE INTEGRAM NESTE TERMINAL
LINES THAT PART OF THIS TERMINAL

EMBARQUE

LINHA	EMBARQUE
TI TIP / CAXANGÁ	01
TI TIP (DERBY)	02
TI TIP (CONDE DA BOA VISTA)	03
TI JABOATÃO (SANCHO) / TI TIP	04
PARQUE CAPIBARIBE / TI TIP	05
CURADO IV (AV. 01) / TI TIP	06
CURADO II / TI TIP	07
CURADO IV (RUA 14) / TI TIP	08
TI TIP / TI AEROPORTO	09
CURADO V / TI TIP	10

Figura 51

Terminal Integrado do TIP

Fonte: Marília Silva. Recife, 16 de junho de 2023.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, Pedro. A regulação urbana e o regime urbano: a estrutura urbana, sua reprodutibilidade e o capital. **Ensaio FEE**, v. 16, n. 2, p. 510–555, 1995.
- ARAÚJO, Ligia. **Demanda por transporte público em metrópoles brasileiras a partir de modelos de regressão em painéis estáticos e dinâmicos**. 2019. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Federal de Pernambuco, 2019.
- ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo, Romano Guerra, 2010.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 6023**: informação e documentação: referências: elaboração. Rio de Janeiro, 2018.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 6024**: informação e documentação: numeração progressiva das seções de um documento: apresentação. Rio de Janeiro, 2012.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 6027**: informação e documentação: sumário: elaboração. Rio de Janeiro, 2012.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 6028**: informação e documentação: resumo, resenha e resenha: apresentação. Rio de Janeiro, 2021.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 10520**: informação e documentação: citações em documentos: apresentação. Rio de Janeiro, 2023.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 14724**: informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2011.
- BALTAR, Antônio Bezerra. **Diretrizes de um plano regional para o Recife**. Tese de concurso para o provimento da cadeira de Urbanismo e Arquitetura Paisagística da Escola de Belas Artes da Universidade do Recife. Recife, 1951.
- BARBOSA, Jorge. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. *In*: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse (org.). **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília, Ipea: ITDP, p. 43–56, 2016.
- BDE. **Base de dados do Estado** - Frota de veículos, por tipo - Anos 2000, 2020 e 2023. Pernambuco: Departamento Estadual de Trânsito, 2024. Disponível em: http://www.bde.pe.gov.br/visualizacao/Visualizacao_formato2.aspx?CodInforacao=824&Cod=3. Acesso em: 17 jan. 2024.
- BILHETE Único: Conselho de Transporte extingue Anel B das passagens de ônibus e mantém Anel A a R\$ 4,10. **G1 Pernambuco**. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2024/02/22/conselho-aprova-bilhete-unico-para-os-onibus-no-grande-recife-diz-governo.ghtml>. Acesso em: 22 fev. 2024.

BOTELHO, Adriano. A cidade como negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 18, 2007. pp. 15-38.

BOURDIEU, Pierre. **Sociologia**. (Org.). Renato Ortiz. São Paulo:  tica, 1983.

BOURDIEU, Pierre. Espaço social e espaço simbólico. *In*: BOURDIEU, Pierre. **Razões práticas**: sobre a teoria da a o. Campinas: Papyrus, 1996. p. 13-33.

BRASIL. [Constitui o (1988)]. **Constitui o da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 29 fev. 2024.

BRASIL. **Emenda Constitucional n  90, de 15 de setembro de 2015**. D  nova reda o ao art. 6  da Constitui o Federal, para introduzir o transporte como direito social. Brasília, DF, Câmara dos Deputados e Senado Federal, 2015b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc90.htm. Acesso em: 17 jan. 2024.

BRASIL. **Lei Complementar n  14, de 8 de junho de 1973**. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília, DF, Presidência da República, 1973. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm. Acesso em: 16 jan. 2024.

BRASIL. **Lei n  7.418, de 16 de dezembro de 1985**. Institui o Vale-Transporte e dá outras providências. Brasília, DF, Presidência da República, 1985. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7418.htm. Acesso em: 25 mar. 2024.

BRASIL. **Lei n  8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da presta o de serviços públicos previsto no art. 175 da Constitui o Federal, e dá outras providências. Brasília, DF, Presidência da República, 1995. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm#art6. Acesso em: 4 mar. 2024.

BRASIL. **Lei n  10.741, de 1  de outubro de 2003**. Dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências. Brasília, DF, Presidência da República, 2003. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm. Acesso em: 24 fev. 2024.

BRASIL. **Lei n  12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 17 jan. 2024.

BRASIL. **Lei n  13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metr pole, altera a Lei n  10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF, Presidência da República, 2015a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm. Acesso em: 20 fev. 2024.

BRASIL. **Lei n  14.601, de 19 de junho de 2023**. Institui o Programa Bolsa Família. Brasília, DF, Presidência da República, 2023. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/l14601.htm. Acesso em: 13 fev. 2024.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Estado, sociedade civil e legitimidade democrática. **Revista de Cultura e Política**, n. 36, p. 85–200, 1995.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Estado, Estado-nação e revolução capitalista. **Textos para Discussão**, n. 272, p. 24, 2010.

BRTs são substituídos por ônibus comuns aos finais de semana devido à pandemia, no Grande Recife [notícia]. **G1 Pernambuco**, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/04/10/brts-sao-substituidos-por-onibus-comuns-aos-finais-de-semana-devido-a-pandemia-no-grande-recife.html>. Acesso em: 01 mar. 2024.

CADAVAL, Maurício. Manifestações sociais e Transporte Público. *In*: BRASIL (Ed.). **Anuário NTU: 2013–2014**. Brasília: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, 2014.

CANCLINI, Néstor. **Consumidores e cidadãos: conflitos multiculturais da globalização**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

CARIBÉ, Daniel. **Tarifa Zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade**. 2019. Tese. (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal da Bahia, 2019.

CARLOS, Ana Fani. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007.

CMTU. **Resolução nº 10/2004**. Recife: Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Projetos Especiais, Governo de Pernambuco, 2004a. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/RESOLUCAO-010-2004.pdf>. Acesso em 15 mar. 2024.

CMTU. **Resolução nº 13/2004**. Recife: Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos, Secretaria de Desenvolvimento Urbano, Governo de Pernambuco, 2004b. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/RESOLUCAO-013-2004.pdf>. Acesso em 16 mar. 2024.

CNS. **Resolução nº 510, de 07 de abril de 2016**. Dispõe sobre os procedimentos éticos aplicados em pesquisas na área de ciências humanas e sociais. Brasília, DF, Ministério da Saúde: Conselho Nacional de Saúde, 2016.

CONFIRA como funciona a integração temporal no transporte coletivo [notícia]. Manaus: Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Amazonas – **Sinetram**, 2020. Disponível em: <https://www.sinetram.com.br/noticia/confira-como-funciona-a-integracao-temporal-no-transporte-coletivo>. Acesso em: 28 fev. 2024.

CORAGGIO, José Luis. Da economia dos setores populares à economia do trabalho. *In*: KRAYCHETE, Gabriel; LARA, Francisco; COSTA, Beatriz. (Eds.). **Economia dos setores populares: entre a realidade e a utopia**. Petrópolis: Editoras Vozes, 2000. p. 91–131.

CORDEIRO, Bruna Barradas. **Subir e descer “batendo”**: uma análise das práticas dos

vendedores ambulantes nos espaços de mobilidade do BRT MOVE de Belo Horizonte e Região Metropolitana. 2020. Dissertação. (Mestrado em Sociologia). Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2020.

COSTA, Claudia. **Avaliação da qualidade de desempenho dos operadores de transporte público de passageiros por ônibus**: a dimensão da eficácia da norma na prestação do serviço adequado na forma da lei. 2020. Tese. (Doutorado em Engenharia Civil). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2020.

CSTM. **Resolução nº 4/2020**. Recife: Conselho Superior de Transporte Metropolitano - CSTM, CTM/Grande Recife, 2020. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2023/09/Resolucao-004-2020-CSTM-1-1.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2024.

CTM/GRANDE RECIFE. **Anuário Estatístico do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR**. v. 1. Recife: Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano - Gerência de Informação e Pesquisa, 2019.

CTM/GRANDE RECIFE. **Anuário Estatístico do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR 2020**. v. 1. Recife: Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano - Gerência de Informação e Pesquisa, 2022.

CTM/GRANDE RECIFE. **Contrato nº 15/2021**. Recife, 2021. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2023/01/CONSORCIO-NOVA-MOBI-PERNAMBUCO-CRT-015-2021.pdf>. Acesso em: 29 fev. 2024.

CTM/GRANDE RECIFE. **Estudo técnico para subsidiar o CSTM na recomposição tarifária** - 2024. Recife, 2024a. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2024/02/ESTUDO-TECNICO-CTM.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2024.

CTM/GRANDE RECIFE. **Recomposição tarifária 2024**. Recife, 2024b. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2024/02/PLANILHA-TARIFARIA-ASSINADA.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2024.

CTM/GRANDE RECIFE. **Manual de Operação do STPP/RMR**: Anexo 16: Licitação 002/2013. Consórcio de Transporte da Região Metropolitana do Recife: Comissão Especial de Licitação (CEL), 2013a. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/Manual-de-Opera%C3%A7%C3%B5es-do-STTP-RMR-Anexo-16.pdf>. Acesso em: 22 nov. 2023.

CTM/GRANDE RECIFE. **Manual de Operação do STPP/RMR**: Anexo 16-B: Licitação 002/2013. Consórcio de Transporte da Região Metropolitana do Recife: Comissão Especial de Licitação (CEL), 2013b. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/ANEXO16A-B-C-D-E.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2024.

CTM/GRANDE RECIFE. **Plano de Contingência (Covid-19)**. Recife: Consórcio de Transportes Metropolitano/Grande Recife, 2020. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/wp-content/uploads/2020/09/Programac%CC%A7a%CC%83o-Dias-u%CC%81teis-em-28-de-Setembro-de-2020-Lin-Suspensa.pdf>. Acesso em: 05 out. 2020.

CTM/GRANDE RECIFE. **Relatório Anual da Ouvidoria do CTM/Grande Recife**. Consórcio de Transporte da Região Metropolitana do Recife, 2022a. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/Relatorio-de-Gestao-Anual-Ouvidoria-CTM-2022.pdf>. Acesso em: 27 fev. 2024.

CTM/GRANDE RECIFE. **Resolução nº 8/2022**. Consórcio de Transporte da Região Metropolitana do Recife, 2022b. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2022/10/RESOLUCAO-008-2022.pdf>. Acesso em: 13 mar. 2024.

DENATRAN. **Frota de Veículos SENATRAN, por tipo** - Anos 2005, 2010 e 2015. Secretaria Nacional de Trânsito: Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 17 jan. 2024.

EMTU. **Segundo Manual de Operação dos Transportes Públicos de Passageiros por Ônibus da Região Metropolitana do Recife - MSTPP**. Recife: EMTU, 1991.

FAJERSZTAJN, Laís; VERAS, Mariana; SALDIVA, Paulo H. N. Como as cidades podem favorecer ou dificultar a promoção da saúde de seus moradores? **Estudos Avançados**, 30(86), p. 07-27, 2016.

FERNANDES, Florestan. **Sociedade de Classes e Subdesenvolvimento**. 5. ed. São Paulo: Global, 2008.

FERRARI, Terezinha. **Fabricalização da cidade e ideologia da circulação**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

FIDEM. **Cidade do Amanhã**. Série Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Recife: FIDEM, 1987.

FIX, Mariana; RIBEIRO, Giovani Espíndola; PRADO, André Doca. Mobilidade urbana e direito à cidade: uma entrevista com Lúcio Gregori sobre transporte coletivo e Tarifa Zero. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 17, n. 3. Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2015. p. 175-191.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. O Estado Neoliberal. *In: O Neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Edições Loyola. p. 75-96. 2008.

HARVEY, David. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HEIKKILÄ, Sonja. **Mobility as a Service: a Proposal for Action for the Public Administration: Case Helsinki**. Tese de Ciência em Tecnologia - Aalto University School of Engineering, Espoo, Finlândia, 2014.

Houaiss, Antônio; Villar, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

IBGE. **Censo demográfico**: dados gerais, migração, instrução, fecundidade, mortalidade. Rio de Janeiro: IBGE, 1982-1983.

IBGE. **Censo demográfico**: resultados do universo relativos às características da população e dos domicílios. n. 14. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

IBGE. **Pesquisa nacional por amostra de domicílios 1999**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IBGE. **Regiões de influência das cidades 2018**. Rio de Janeiro, IBGE: Coordenação de Geografia, 2020.

IBGE. **Censo demográfico 2022**. Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/9514#resultado>. IBGE: 2022. Acesso em: 09 fev. 2024.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**: educação 2022. Rio de Janeiro: IBGE - Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, 2023a.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**: rendimento de todas as fontes 2022. Rio de Janeiro: IBGE - Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, 2023b.

ITDP BRASIL. **Sistema Via Livre de BRT na RMR**: Avaliação de resultados e recomendações de melhorias. ITDP Brasil, 2017.

KIVIMAA, Paula; ROGGE, Karoline S. Interplay of policy experimentation and institutional change in sustainability transitions: The case of mobility as a service in Finland. **Research Policy**, n. 51, 2022.

LAPA, Tomás de Albuquerque; SILVA, Marília do Nascimento. O Recife metropolitano (1970-1990). *In*: MOREIRA; Fernando Diniz. **Recife**: cinco séculos de cidade e arquitetura. Recife: Cepe, 2022. p. 276-305.

LEBRET, Louis-Joseph. **Estudo sobre desenvolvimento e implantação de indústrias, interessado a Pernambuco e ao Nordeste** (1955). 2 ed. Recife: CONDEPE, 1974.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. 2006.

LIMA, Genicleide. **Pétalas de Gemaguili**: poemas. Recife: Nova Presença, 2020.

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

LYRA, Raquel; KRAUSE, Priscila. **Plano de Governo (2023-2026)**. Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), 2022. Disponível em: <https://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2022/BR/PE/546/candidatos/170001604087/pje-1633679c-Proposta%20de%20governo.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2024.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Revista Estudos Avançados**, v. 17, n. 48, p. 151-167, 2003.

MARICATO, Ermínia. Posfácio. *In*: DAVIS, Mike. **Planeta favela**. São Paulo: Boitempo, 2006.

MATTOS, Carlos A. de. Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. **Revista de Geografía Norte Grande**, v. 47, p. 81–104, 2010.

MENEZES, José Luiz Mota. **Mobilidade urbana no Recife e seus arredores**. Recife: Cepe, 2016.

MOURA, Rosa; CARDOSO, Nelson; VACCARI, Lorreine. Faces da metropolização no Brasil: desafios contemporâneos na gestão das regiões metropolitanas. *In*: IPEA. **Infraestrutura Social e Urbana no Brasil**: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas, v. 6, n. 2. Brasília: Ipea, p.641–682, 2010.

MURIBECA, Miró da. **Janela de ônibus**. Recife: Asa Amiga Filmes, 2013. Poema declamado. Duração: 1 min 26 s. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OX7gCgiud94>. Acesso em: 31 out. 2023.

NTU. Tarifa zero: já passa de 100 cidades. **NTUrbano**, ed. 65. Brasília: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2023. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/default.aspx>. Acesso em: 25 fev. 2024.

OLIVEIRA, Gilmar Silva de. **Integração tarifária temporal nos sistemas de transporte público por ônibus**. 2013. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

OLIVEIRA, Luiz Antonio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. **Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

OLIVEIRA FILHO, Ricardo. **Análise de políticas de subsídio ao transporte público urbano**: o caso do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR). 2018. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Federal de Pernambuco, 2018.

PERNAMBUCO. **Decreto nº 48.809, de 14 de março de 2020**. Regulamenta, no Estado de Pernambuco, medidas temporárias para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, conforme previsto na Lei Federal nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 2020.

PERNAMBUCO. **Lei complementar nº 10, de 6 de janeiro de 1994**. Dispõe sobre a Região Metropolitana do Recife - RMR, e dá outras providências. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 1994.

PERNAMBUCO. **Lei complementar nº 426, de 3 de abril de 2020**. Altera a Lei complementar nº 382, de 9 de fevereiro de 2018, que dispõe sobre a Região Metropolitana do Recife - RMR. Recife: Alepe, 2020.

PERNAMBUCO. **Lei nº 5.703, de 23 de outubro de 1965**. Concede abatimento de 50% sobre o preço de passagens a estudantes residentes em determinados municípios. Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, 1965. Disponível em: <https://legis.alepe.pe.gov.br/texto.aspx?tiponorma=1&numero=5703&complemento>

=0&ano=1965&tipo=&url=. Acesso em: 25 mar. 2024.

PERNAMBUCO. **Lei nº 8.950, de 14 de maio de 1982.** Cria o município de Abreu e Lima. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 1982a.

PERNAMBUCO. **Lei nº 8.951, de 14 de maio de 1982.** Cria o município de Camaragibe. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 1982b.

PERNAMBUCO. **Lei nº 8.952, de 14 de maio de 1982.** Cria o município de Itapissuma. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 1982a.

PERNAMBUCO. **Lei nº 11.230, de 13 de julho de 1995.** Cria o município de Araçoiaba, desmembrado do município de Igarassu. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 1995.

PERNAMBUCO. **Lei nº 11.519, de 5 de janeiro de 1998.** Recife: Palácio do Campo das Princesas, 1998. disponível em: <https://legis.alepe.pe.gov.br/texto.aspx?tiponorma=1&numero=11519&complemento=0&ano=1998&tipo=&url=>. Acesso em: 24 fev. 2024.

PERNAMBUCO. **Lei nº 13.235, de 24 de maio de 2007.** Ratifica o Protocolo de Intenções celebrado entre o Estado de Pernambuco e os Municípios do Recife e de Olinda, visando à criação do consórcio público denominado Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife - CTM. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 2007.

PERNAMBUCO. **Lei nº 14.916, de 18 de janeiro de 2013.** Concede às pessoas com deficiência gratuidade nos veículos do STPP/RMR, e dá outras providências. Recife: Palácio Joaquim Nabuco, 2013.

PERNAMBUCO. **Lei nº 15.554, de 15 de julho de 2015.** Institui a gratuidade na utilização do sistema metropolitano de transporte público de passageiros - Passe Livre Estudantil - para os estudantes da Rede Pública Estadual de Ensino. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 2015.

PERNAMBUCO. **Lei ordinária nº 8.043, de 19 de novembro de 1979.** Institui o Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife, atribui funções à Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/Recife, e dá outras providências. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 1979.

PERNAMBUCO, Governo de. **Boletim COVID-19.** Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco. Recife: Secretaria Estadual de Saúde, 2021a. Disponível em: <http://portal.saude.pe.gov.br/boletim-epidemiologico-covid-19>. Acesso em: 10 fev. 2021.

PERNAMBUCO, Governo de. **CSTM aprova recomposição com tarifa de ônibus mais barata em horário social.** Recife: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Pernambuco, 2021b. Disponível em: http://www.seduh.pe.gov.br/web/secid/exibir_noticia?groupId=12855&articleId=64372309&templateId=15537. Acesso em: 6 fev. 2021.

PERNAMBUCO, Governo de. **Lei Orçamentária Anual 2024:** Lei nº 18.428, de 22 de dezembro de 2023. Recife: Palácio do Campo das Princesas, 2023. disponível em: <http://web.transparencia.pe.gov.br/ckan/dataset/2f144fe3-0123-4192-a283-1c6fc97>

88a91/resource/1493812c-a574-4da8-993d-1fdc4b12eb79/download/loa-2024.pdf. Acesso em 25 mar. 2024.

PERNAMBUCO, Governo de. **Metrópole Estratégica**: Região Metropolitana do Recife. REYNALDO, Amélia (org.). Recife: Secretaria de Planejamento/Agência CONDEPE-FIDEM, 2005.

PERNAMBUCO, Governo de. **Pesquisa Origem-Destino da Região Metropolitana do Recife 2017-2018**. Recife: Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, 2018.

PERNAMBUCO, Governo de. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Recife**. Recife: Secretaria de Planejamento/FIDEM, 1976.

PERNAMBUCO, Governo de. **Plano de Desenvolvimento Metropolitano - PDM**. Recife: Secretaria de Planejamento/FIDEM, 1982.

PERNAMBUCO, Governo de. **Plano Diretor Urbanístico do II Polo Metropolitano**. Recife: Secretaria de Planejamento/FIDEM, 1978.

PERNAMBUCO, Governo de. **Resolução nº 14/2016**. Recife: Conselho Superior de Transporte Metropolitano - CSTM, Secretaria das Cidades, 2016. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/Resolu%C3%A7%C3%A3o-N%C2%BA-014-2016-CSTM.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2024.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista de Economia Contemporânea**. Rio de Janeiro, v. 19, n. 13, pp. 366-402. 2015.

PIRES, Ana Carolina; KNEIB, Érika; RIBEIRO, Rômulo. Impactos da metropolização no sistema de transporte coletivo: estudo de caso na Região Metropolitana de Goiânia. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 22, n.47, p.247-272, 2020.

PLANEJAMENTO 'físico', em vez de 'urbano', para o Recife. **Diário de Pernambuco**, Recife, ano 136, n. 218, 23 set. 1961. Primeiro Caderno, p. 3. Disponível em: http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=029033_14&pasta=ano%20196&pesq=&pagfis=12533. Acesso em: 09 jul. 2021.

PLANKA,NU. **A estrutura de poder do trânsito**. 1. ed. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2020.

PONTUAL, Virginia. **O saber urbanístico no governo da cidade**: uma narrativa do Recife nas décadas de 1930 a 1950. 1998. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

PONTUAL, Virginia. O engenheiro Antônio Bezerra Baltar: prática urbanística, CEPUR e SAGMACS. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, p. 151-169, 2011.

RECIFE. **Lei orgânica do Município do Recife**. Recife: Câmara Constituinte Municipal do Recife, 1990. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/lei-organica-recife-pe>. Acesso em: 12 jan. 2024.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Aula 1: A Metrôpole Liberal - Periférica e a Ordem

Urbana. Disciplina: As Metrôpoles e a Ordem Urbana brasileira: os desafios do direito à cidade. **Observatório das Metrôpoles**, 2020. 1 vídeo (2 h 28 min). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=YHV6Wmr-viY&list=PLmXoePDOPNY2oq6_CEEVIF-DzFXLFOOO. Acesso em: 26 jan. 2021.

RIBEIRO, Rafael Soares. **Metroshopping**: uma etnografia sobre os ambulantes do metrô do Recife. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2019.

SALDIVA, Paulo. **Vida urbana e saúde**: os desafios dos habitantes das metrôpoles. São Paulo: Contexto, 2018.

SANTINI, Daniel. **Passé livre**: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização. São Paulo, Autonomia Literária, 2019.

SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque. **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

SANTOS, César. Dos negócios na cidade à cidade como negócio: uma nova sorte de acumulação primitiva do espaço. **Revista Cidades**, v. 3, n. 5, 2006, p. 101-122.

SANTOS, Milton. Flexibilidade tropical. **Revista Arquitetura e Urbanismo**, n. 38, 1991, p. 44-45.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora USP, 2008.

SAPIÊNCIA, Rincon. **A volta pra casa**. São Paulo: Boia Fria Produções, 2017. Duração: 4 min 36 s. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=vSVY1rzAW9w>. Acesso em: 22 out. 2023.

SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da; CLEMENTINO, Maria do Livramento; ALMEIDA, Lindijane. Governança colaborativa e regimes urbanos: convergências inesperadas em tempos difíceis. **Cadernos Metrôpole**, São Paulo, v. 20, n. 43, p. 841-864, 2018.

SILVA, Érica Tavares da; RODRIGUES, Juciano Martins. Dinâmica metropolitana: diversificação, concentração e dispersão. *In*: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (Ed.). **A Metrôpole em questão**: desafios da transição urbana. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, 2018. p. 75-110.

SILVA, Marília do Nascimento. **O transporte público coletivo na produção do espaço**: experiências cotidianas de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

SILVA, Priscila. **Sistema Estrutural Integrado da Região Metropolitana do Recife**: estratégias de marketing e uma nova abordagem operacional para adequá-lo às

exigências atuais da sociedade. 2018. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil), Universidade Federal de Pernambuco, 2018.

SOARES, Roberta. Ônibus: comércio informal é organizado nos Terminais Integrados Joana Bezerra e Barro. **Jornal do Commercio** [on-line]. Recife, 21 set. 2023. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2023/09/15598043-onibus-comercio-informal-e-organizado-nos-terminais-integrados-joana-bezerra-e-barro.html>. Acesso em: 29 fev. 2024.

SOUSA, Daiane C. Bittencourt *et al.* Violência em transporte público: uma abordagem baseada em análise espacial. **Revista De Saúde Pública**, v. 51, n. 127, p. 1-10, 2017. DOI: <https://doi.org/10.11606/S1518-8787.2017051007085>.

SOUZA, Jessé. **Ralé brasileira**: quem é e como vive. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

SOUZA, Jessé. **Os batalhadores brasileiros**: nova classe média ou nova classe trabalhadora? Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

SOUZA, Jessé. **A tolice da inteligência brasileira**: ou como o país se deixa manipular pela elite. São Paulo: LeYa, 2015.

SOUZA, Jessé. **A elite do atraso**: da escravidão à Lava Jato. Rio de Janeiro: LeYa, 2017.

SOUZA, Jessé. **Subcidadania brasileira**: para entender o país além do jeitinho brasileiro. Rio de Janeiro: LeYa, 2018.

SOUZA, Maria ângela; BITOUN, Jan. **Recife**: transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

SUDENE. **Estudo de Transportes do Grande Recife**. Elaborado pela Firma Wit-Olaf Prochnik Arquitetura e Planejamento S. C. L. Recife: Departamento de Transportes da Sudene, 1973.

TFI. Sobre *Luas*. Dublin: **Transport for Ireland**, 2024. Disponível em: <https://www.transportforireland.ie/getting-around/by-tram/about-luas/>. Acesso em 19 mar. 2024.

TREVISAN, Ricardo. Introdução ao ideário Cidade-Jardim no Brasil. *In*: RIBEIRO, Elane; DERNTL, Maria Fernanda. **Arquitetura, estética e cidade**: questões da modernidade. Brasília: UnB, 2014. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/314685346>. Acesso em: 25 jan. 2024.

TSE. **Divulgação de candidaturas e contas eleitorais**: Pernambuco. Tribunal Superior Eleitoral, 2018. Disponível em: <https://divulgacandcontas.tse.jus.br/divulga/#/municipios/2018/2022802018/PE/candidatos>. Acesso em: 28 fev. 2024.

TSE. **Divulgação de candidaturas e contas eleitorais**: Recife-PE. Tribunal Superior Eleitoral, 2020. Disponível em: <https://divulgacandcontas.tse.jus.br/divulga/#/municipios/2020/2030402020/25313/candidatos>. Acesso em: 28 fev. 2024.

URBANA-PE. **Convenção Coletiva de Trabalho 2021/2022**. Recife: Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco, 2021.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento Estratégico Urbano. *In*: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (org.). **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis/RJ: Vozes, p. 75-103, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Contribuição para o debate sobre processos e formas socioespaciais nas cidades. *In*: VASCONCELOS, Pedro e Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDE, Silvana Maria. **A cidade contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, p. 17-37, 2016.

VELOSO, André. **O ônibus, a cidade e a luta**: a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. 2015. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Federal de Belo Horizonte, 2015.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. ed. 2. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP, 2001.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71. São Paulo: USP, 2011, p.37-58.

WEBER, Max. **Ensaio de Sociologia**. GERTH, H. H.; MILLS, C. W (organizadores). Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S.A (LTC), 1982. Ed. 5.

ZAGO, Luis Henrique. O método dialético e a análise do real. **Kriterion**: Revista De Filosofia, v. 54, n. 127, p. 109-124, 2013.



Figura 52

Terminal Integrado de Cajueiro Seco

Fonte: Marília Silva, Jaboatão dos Guararapes, 13 de novembro de 2023.

APÊNDICE I

PARTICIPANTES QUE RESPONDERAM AOS FORMULÁRIOS

Nº	SEXO	IDADE	RAÇA	CIDADE	ESCOLARIDADE
1	Feminino	28	Branca	Recife	Ensino Superior
2	Masculino	43	Branca	Recife	Ensino Superior
3	Feminino	24	Branca	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Superior
4	Feminino	30	Branca	Recife	Pós-Graduação
5	Masculino	20	Parda	Itapissuma	Cursando o Ensino Superior
6	Feminino	39	Parda	Recife	Ensino Superior
7	Feminino	29	Amarela	Recife	Ensino Superior
8	Feminino	25	Branca	Cabo de Santo Agostinho	Ensino Superior
9	Feminino	40	Parda	Recife	Ensino Superior
10	Masculino	33	Parda	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Médio
11	Feminino	23	Parda	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Superior
12	Feminino	35	Branca	Recife	Ensino Superior
13	Feminino	31	Preta	Olinda	Ensino Superior
14	Masculino	32	Parda	Recife	Ensino Médio
15	Feminino	31	Preta	Recife	Ensino Superior
16	Feminino	30	Parda	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Superior
17	Masculino	38	Parda	Recife	Ensino Superior
18	Feminino	62	Preta	Olinda	Ensino Superior
19	Feminino	29	Branca	Recife	Ensino Superior
20	Feminino	49	Branca	Recife	Ensino Superior
21	Feminino	47	Preta	Recife	Ensino Superior
22	Masculino	35	Preta	Recife	Ensino Médio
23	Masculino	32	Branca	Recife	Ensino Superior
24	Feminino	23	Branca	Recife	Ensino Superior
25	Feminino	20	Amarela	Moreno	Ensino Superior
26	Feminino	18	Parda	Recife	Ensino Médio
27	Feminino	60	Parda	Recife	Ensino Médio
28	Masculino	24	Parda	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Superior
29	Feminino	18	Branca	Paulista	Ensino Médio
30	Feminino	31	Branca	Recife	Ensino Superior
31	Feminino	31	Branca	Itapissuma	Ensino Superior
32	Feminino	22	Parda	Igarassu	Ensino Superior
33	Feminino	31	Branca	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Superior
34	Feminino	27	Parda	Igarassu	Ensino Superior
35	Masculino	32	Parda	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Médio Técnico
36	Feminino	30	Parda	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Superior
37	Feminino	31	Parda	Recife	Ensino Superior
38	Masculino	36	Branca	Itapissuma	Pós-Graduação
Total: 38 pessoas					

APÊNDICE II

PARTICIPANTES DAS ENTREVISTAS

	SEXO	IDADE	RAÇA	CIDADE	ESCOLARIDADE
A	Feminino	41	Branca	Itapissuma	Ensino Médio
B	Masculino	34	Parda	Ilha de Itamaracá	Ensino Superior
C	Feminino	21	Preta	Igarassu	Ensino Médio
D	Feminino	42	Branca	Recife	Ensino Médio
E	Masculino	18	Preta	Recife	Ensino Médio
F	Feminino	40	Branca	Recife	Ensino Médio
G	Feminino	37	Branca	Camaragibe	Ensino Médio
H	Feminino	53	Parda	Camaragibe	Ensino Fundamental
I	Masculino	59	Parda	Paulista	Ensino Médio
J	Feminino	72	Branca	Recife	Ensino Médio Técnico
K	Feminino	56	Preta	Jaboatão dos Guararapes	Ensino Fundamental
L	Masculino	50	Pardo	Olinda	Ensino Fundamental
M	Feminino	52	Parda	Paulista	Ensino Médio
N	Feminino	35	Parda	Paulista	Ensino Fundamental
O	Feminino	19	Branca	Olinda	Ensino Médio
P	Feminino	21	Branca	Abreu e Lima	Ensino Médio
Q	Feminino	57	Branca	Olinda	Ensino Fundamental
R	Feminino	49	Preta	Olinda	Ensino Superior
S	Masculino	20	Branca	Olinda	Ensino Médio
T	Masculino	22	Preta	Cabo de Santo Agostinho	Ensino Médio
U	Masculino	42	Preta	Ipojuca	Ensino Fundamental
V	Feminino	73	Parda	Cabo de Santo Agostinho	Ensino Médio
W	Feminino	22	Branca	Ipojuca	Ensino Médio
X	Feminino	42	Preta	Cabo de Santo Agostinho	Ensino Superior
Total: 24 entrevistados					

APÊNDICE III



Universidade Federal de Pernambuco
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano

FORMULÁRIO DE PESQUISA

Convidamos o (a) Sr. (a) para participar da pesquisa “A subcidadania no transporte público coletivo: trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife”.

Ao responder este formulário você estará contribuindo com dados referentes ao perfil dos usuários do serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife, além de informar as suas percepções e dificuldades relacionadas ao serviço.

A pesquisa faz parte do projeto de tese da doutoranda Marília do Nascimento Silva, aluna do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, sob orientação do Profº Dr. Tomás de Albuquerque Lapa.

Esclarecemos que todas as informações desta pesquisa serão confidenciais e serão divulgadas apenas em eventos ou publicações científicas, não havendo identificação dos voluntários, sendo assegurado o sigilo sobre a sua participação.

Para mais informações, este é o nosso contato: marilia.nsilva2@ufpe.br.

***CONSENTIMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO VOLUNTÁRIO(A)**

Eu, de forma livre e esclarecida, manifesto meu consentimento para participar, como voluntário(a), da pesquisa “A subcidadania no transporte público coletivo: trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife”.

() Aceito participar.

() Não aceito participar.

Observação: o símbolo (*) indica uma resposta obrigatória.

INFORMAÇÕES PESSOAIS

1) Nome: _____

2) *Idade: _____

3) *Sexo: () Feminino () Masculino () Não declarar

4) *Cor: () Preta () Parda () Branca () Amarela () Outro: _____

5) *Escolaridade:

() Sem escolaridade

() Ensino fundamental

() Ensino médio

() Ensino superior

() Outro: _____

6) *Qual é a sua ocupação/profissão? _____

7) *Qual é a sua renda?

() Não tenho renda.

() Até 2 salários mínimos.

() De 2 a 4 salários mínimos.

() De 4 a 10 salários mínimos.

() De 10 a 20 salários mínimos.

() Mais de 20 salários mínimos.

8) *Você participa de algum programa de transferência de renda? Exemplo: Bolsa Família, Benefício de Prestação Continuada etc.

() Sim () Não

9) *Qual é o arranjo da sua família?

() Família unipessoal (moro sozinho).

() Família mononuclear (casal sem filhos).

() Família nuclear (pai, mãe e filhos).

() Família monoparental (mãe ou pai e filhos).

() Família anaparental (só irmãos).

() Outro: _____

10) *Quantas pessoas moram com você?

() Moro sozinho

() 1

() 2

() 3

() 4

() Outro: _____

11) *Em qual cidade você mora? _____

12) Telefone e/ou e-mail para contato: _____

O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

13) *Por que você utiliza o serviço de transporte público coletivo da Região Metropolitana do Recife? _____

14) *Qual/quais são os meios de transporte do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR que você utiliza?

() Ônibus

() Micro-ônibus

() Trem

() Outro: _____

15) *Qual/quais são as linhas de ônibus e/ou trem que você utiliza? _____

16) *Você utiliza os Terminais Integrados? Qual/Quais? _____

17) *Com que frequência você utiliza o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife?

() De segunda a sexta-feira.

() Sábado e/ou domingo.

() Todos os dias, inclusive, nos finais de semana.

() Algumas vezes na semana.

() Algumas vezes no mês.

() Algumas vezes no ano.

18) *Para quais atividades você utiliza o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife?

() Trabalho

() Estudo

() Lazer

() Atividades médicas

() Visitar amigos e familiares

Fazer compras

Outro: _____

19) *Você utiliza outros tipos de transporte para complementar os deslocamentos referidos anteriormente?

Não, apenas o transporte coletivo

Bicicleta

Automóvel

Longa caminhada

Kombi/Van

Mototáxi

Automóvel particular

Transporte por aplicativo

Outro: _____

20) *Quais são os horários que você costuma utilizar?

Entre 00h e 04h

Entre 04h e 06h

Entre 06h e 08h

Entre 08h e 10h

Entre 10h e 12h

Entre 12h e 14h

Entre 14h e 16h

Entre 16h e 18h

Entre 18h e 20h

Entre 20h e 22h

Entre 22h e 00h

21) *Quantas horas por dia você gasta nesses deslocamentos? _____

22) *As viagens são feitas na mesma cidade ou são cidades diferentes? Descreva a origem e o destino das suas viagens. Exemplo: moro em Olinda e trabalho no Recife. Se for entre bairros, mencione os bairros.

23) *Quais são as tarifas que você paga?

A (R\$ 4,10)

- () B (R\$ 5,60)
- () G (R\$ 2,70)
- () Trem e VLT (R\$ 4,25)
- () Tarifa Social A (R\$ 3,10) | VEM Comum (Dias úteis – 9h às 11h e 13h30 às 15h30)
- () Tarifa Social B (R\$ 4,60) | VEM Comum (Dias úteis – 9h às 11h e 13h30 às 15h30)
- () Opcional 041 – Setúbal (R\$ 5,15)
- () Opcional 064 – Piedade; 072 – Candeias; 160 – Gaibu/Barra de Jangada (Via Paiva); 214 – UR-02/Ibura; 224 – UR-11; 229 – Marcos Freire; 342 – Curados (R\$ 7,70)
- () 191 – Recife/Porto de Galinhas (R\$ 13,70)
- () Opcional 195 – Recife/Porto de Galinhas (R\$ 20,05)

24) *Por dia, quanto você gasta com passagens? Algumas referências: Vale A R\$ 4,10 | Vale B R\$ 5,60 | Vale G R\$ 2,70 | Trem R\$ 4,25.

25) *Em uma escala de 0 a 10, qual a sua nota para o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Péssimo	<input type="radio"/>	Excelente									

ASPECTOS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO QUE INFLUENCIAM NAS SUAS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO

26) *Quais são os aspectos negativos do transporte público coletivo que você considera que influenciam no seu deslocamento?

- () Conforto dos veículos
- () Lotação
- () Preço da tarifa
- () Tempo de espera nos Terminais Integrados
- () Tempo de espera na parada
- () Tempo de trajeto
- () Distância entre as paradas
- () Integração temporal
- () Risco de acidentes
- () Comércio ambulante
- () Segurança pública

() Transportes quebrados

() Outro: _____

27) *Você acredita que as condições de transporte interferem no seu cotidiano? De que forma? _____

28) *Você está satisfeito com o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife? Por quê? _____

29) *Você vivenciou alguma situação ruim no serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife? Gostaria de relatar? _____

30) *Quais são as vantagens de utilizar o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife? _____

31) *Quais são as desvantagens de utilizar o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife? _____

32) *Você considera que o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife cumpre com o papel de garantir o direito ao transporte socialmente justo e de qualidade para as pessoas? Por quê? _____

33) Você considera que o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife atende aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana? Marque as alternativas que você considera ou deixe em branco.

() Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social.

() Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais.

() Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.

() Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

() Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

34) *Você acredita que o serviço de Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana do Recife pode melhorar? De que forma? _____

APÊNDICE IV



Universidade Federal de Pernambuco
 Departamento de Arquitetura e Urbanismo
 Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano

ROTEIRO DE ENTREVISTA - USUÁRIO

Convidamos o (a) Sr. (a) para participar como voluntário (a) da pesquisa “A subcidadania no transporte público coletivo: trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife”, que está sob a responsabilidade da pesquisadora Marília do Nascimento Silva, aluna do curso de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco.

A pesquisa busca obter dados qualitativos sobre o perfil dos usuários/as do serviço de ônibus da Região Metropolitana do Recife (RMR), com o objetivo de auxiliar na análise das percepções sobre o Sistema de Transporte Público e suas dificuldades. Para maiores esclarecimentos, também haverá coleta de dados e entrevistas com representantes dos órgãos e empresas de gerenciamento do serviço de transporte da RMR³⁷, visando relacionar as percepções dos diversos atores envolvidos no sistema de transporte público coletivo da RMR.

Nome: _____ **idade:** _____

Escolaridade: _____ **Ocupação:** _____ **Contato:** _____

Cidade onde mora: _____ **Local da entrevista:** _____

Renda familiar: _____ **Data de realização:** _____

1. Para onde você está indo?
2. Quais são as linhas de ônibus que você irá pegar?
3. Que horas você saiu de casa hoje?
4. Qual é a sua opinião sobre o serviço de ônibus da Região Metropolitana do Recife?

³⁷ Tentamos contato com representantes dos órgãos e das empresas, mas não foi possível realizar as entrevistas.

5. No seu ponto de vista, o que é um transporte público de qualidade?
6. Você viveu essa experiência?
7. Você já entrou em contato com os canais de atendimento ao consumidor para fazer alguma reclamação, sugestão ou elogio?

APÊNDICE V



Universidade Federal de Pernambuco
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano

ROTEIRO DE ENTREVISTA - TRABALHADOR DO STPP/RMR

Convidamos o (a) Sr. (a) para participar como voluntário (a) da pesquisa “A subcidadania no transporte público coletivo: trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife”, que está sob a responsabilidade da pesquisadora Marília do Nascimento Silva, aluna do curso de doutorado do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco.

A pesquisa busca obter dados qualitativos sobre o perfil dos usuários/as do serviço de ônibus da Região Metropolitana do Recife (RMR), com o objetivo de auxiliar na análise das percepções sobre o Sistema de Transporte Público e suas dificuldades. A metodologia desta pesquisa objetiva relacionar as percepções dos diversos atores envolvidos no sistema de transporte público coletivo da RMR.

Nome: _____

Cargo/Função: _____

Empresa onde trabalha: _____

Local e data da entrevista: _____

1. Como você começou nessa atividade?
2. Como é a sua rotina?
3. Quais as vantagens e desvantagens desse trabalho?
4. Como é a sua relação com os usuários do serviço?
5. Como é a sua relação com os seus supervisores?
6. Quais aspectos do seu trabalho podem ser melhorados?
7. No seu ponto de vista, o que é um transporte público de qualidade?
8. Você viveu essa experiência?
9. Você utiliza o serviço de ônibus da RMR no seu dia a dia? Por quê?

APÊNDICE VI



Universidade Federal de Pernambuco
 Departamento de Arquitetura e Urbanismo
 Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - COLETA DE DADOS (PARA MAIORES DE 18 ANOS OU EMANCIPADOS)

Convidamos o (a) Sr. (a) para participar como voluntário (a) da pesquisa “A subcidadania no transporte público coletivo: trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife”, que está sob a responsabilidade da pesquisadora Marília do Nascimento Silva, com endereço Av. xx e CEP: xxxxxxxxxxxxxxxx – Telefone xxxxxxxxxxxx e *e-mail* xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx para contato. E orientação do Prof^o Dr. Tomás de Albuquerque Lapa, *e-mail* xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx.

Todas as suas dúvidas podem ser esclarecidas com o responsável por esta pesquisa. Apenas quando todos os esclarecimentos forem dados e você concorde com a realização do estudo, pedimos que rubriche as folhas e assine ao final deste documento, que está em duas vias. Uma via lhe será entregue e a outra ficará com a pesquisadora responsável.

O (a) senhor (a) estará livre para decidir participar ou recusar-se. Caso não aceite participar, não haverá nenhum problema, desistir é um direito seu, bem como será possível retirar o consentimento em qualquer fase da pesquisa, também sem nenhuma penalidade.

INFORMAÇÕES SOBRE A PESQUISA: a pesquisa busca obter dados qualitativos sobre o perfil dos usuários do serviço de ônibus da Região Metropolitana do Recife, com o objetivo de auxiliar na análise das percepções sobre o Sistema de Transporte Público e suas dificuldades. Para isso será necessário realizar entrevistas semiestruturadas e aplicação de questionários dentro dos Terminais de Integração, nas linhas de ônibus, paradas e estações de embarque e desembarque de passageiros. A coleta poderá ser feita presencialmente nos referidos equipamentos e virtualmente, com acesso voluntário dos participantes, de modo individual. Caso seja necessário, a coleta de dados poderá ser feita mais de uma vez com o mesmo participante, para obter

informações complementares ou posterior estudo de caso. O tempo de duração da coleta poderá variar e não excederá 30 minutos.

RISCOS: cansaço ou aborrecimento ao responder os questionários; medo de não saber responder ou de ser identificado; vergonha ao responder às perguntas; Alterações na autoestima provocadas pela evocação de memórias.

BENEFÍCIOS DIRETOS: ter um ponto de apoio no desabafo de situações vivenciadas (sugestões, reclamações e elogios) e que serão repassadas ao canal de atendimento do CTM/Grande Recife.

BENEFÍCIOS INDIRETOS: colaborar com dados para a discussão de um melhor serviço de ônibus na Região Metropolitana do Recife.

Esclarecemos que os participantes desta pesquisa têm plena liberdade de se recusar a participar do estudo e que esta decisão não acarretará penalização por parte dos pesquisadores. Todas as informações desta pesquisa serão confidenciais e serão divulgadas apenas em eventos ou publicações científicas, não havendo identificação dos voluntários, a não ser entre os responsáveis pelo estudo, sendo assegurado o sigilo sobre a sua participação. Os dados coletados nesta pesquisa (gravações, entrevistas e fotos), ficarão armazenados em computador pessoal, sob a responsabilidade da pesquisadora, no endereço acima informado pelo período de mínimo 5 anos após o término da pesquisa.

Nada lhe será pago e nem será cobrado para participar desta pesquisa, pois a aceitação é voluntária, mas fica também garantida a indenização em casos de danos, comprovadamente decorrentes da participação na pesquisa, conforme decisão judicial ou extrajudicial. Se houver necessidade, as despesas para a sua participação serão assumidas pelos pesquisadores (ressarcimento de transporte e alimentação).

Em caso de dúvidas relacionadas aos aspectos éticos deste estudo, o (a) senhor (a) poderá consultar o Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos da UFPE no endereço: **(Avenida da Engenharia s/n - 1º Andar, sala 4 - Cidade Universitária, Recife-PE, CEP: 50740-600, Tel.: (81) 2126.8588 - e-mail: cephumanos.ufpe@ufpe.br).**

(assinatura da pesquisadora)

CONSENTIMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA PESSOA COMO VOLUNTÁRIO (A)

Eu, _____, CPF _____, abaixo assinado, após a leitura (ou a escuta da leitura) deste documento e de ter tido a oportunidade de conversar e ter esclarecido as minhas dúvidas com o pesquisador responsável, concordo em participar do estudo “A subcidadania no transporte público coletivo: trajetórias de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife”, como voluntário(a). Fui devidamente informado(a) e esclarecido(a) pela pesquisadora sobre a pesquisa, os procedimentos nela envolvidos, assim como os possíveis riscos e benefícios decorrentes de minha participação. Foi-me garantido que posso retirar o meu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade.

Tendo em vista os itens acima apresentados, eu, de forma livre e esclarecida, manifesto meu consentimento para participar da pesquisa.

Aceito Participar da pesquisa

Não aceito participar da pesquisa

(assinatura do/a voluntário/a)



Figura 53

Interior do ônibus

Linha 207 | TI Barro/TI Macaxeira (BR-101)

Fonte: Marília Silva, Recife, 02 de junho de 2023.