UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

YOHANNE AGUIAR COSTA

AS TEMPORALIDADES DE FLUXO NO TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA A PARTIR DOS SEUS USUÁRIOS E DAS ARTICULAÇÕES ESTABELECIDAS NA REDE DE TRANSPORTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE.

RECIFE
2016

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

YOHANNE AGUIAR COSTA

AS TEMPORALIDADES DE FLUXO NO TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA A PARTIR DOS SEUS USUÁRIOS E DAS ARTICULAÇÕES ESTABELECIDAS NA REDE DE TRANSPORTES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic.
Coorientador: Prof. Dr. Gevson Silva Andrade.
.

RECIFE
2016

Catalogação na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB-4 1291

C837t Costa, Yohanne Aguiar.
As temporalidades de fluxo no terminal do Cais de Santa Rita a partir dos seus usuários e das articulações estabelecidas na rede de transportes da Região Metropolitana do Recife / Yohanne Aguiar Costa. – 2016.
195 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic.
Coorientador: Prof. Dr. Gevson Silva Andrade.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Recife, 2016.
Inclui referências, apêndices e anexos.

1. Geografia. 2. Migração pendular. 3. Transporte urbano – Recife, Região Metropolitana do (PE). 4. Transporte rodoviário – Recife, Região Metropolitana do (PE). 5. Trabalhadores. I. Cozic, Bertrand Roger Guillaume (Orientador). II. Andrade, Gevson Silva (Coorientador). III. Título.

910 CDD (22.ed.) UFPE (BCFCH2016-93)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS - CFCH
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS - DCG
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGEO

YOHANNE AGUIAR COSTA

AS TEMPORALIDADES DE FLUXO NO TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA A PARTIR DOS SEUS USUÁRIOS E DAS ARTICULAÇÕES ESTABELECIDAS NA REDE DE TRANSPORTES DURANTE A MADRUGADA

Dissertação aprovada, em 29/04/2016, pela comissão examinadora:

Prof. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic
(1º examinador – orientador – PPGEO/DCG/UFPE)

Prof. Dr. Caio Augusto Amorim Maciel
(2º examinador – PPGEO/DCG/UFPE)

Prof. Dr. Alexandre Sabino do Nascimento
(3º examinador – Geografia/UPE)

Prof. Dr. Gevson Silva Andrade
(4º examinador – Geografia/UPE)

RECIFE – PE
2016

We teach girls to shrink themselves
To make themselves smaller
We say to girls
"You can have ambition
But not too much
You should aim to be successful
But not too successful
Otherwise you will threaten the man"
Because I am female
I am expected to aspire to marriage
I am expected to make my life choices
Always keeping in mind that
Marriage is the most important
Now marriage can be a source of
Joy and love and mutual support
But why do we teach girls to aspire to marriage
And we don't teach boys the same?
We raise girls to each other as competitors
Not for jobs or for accomplishments
Which I think can be a good thing
But for the attention of men
We teach girls that they cannot be sexual beings
In the way that boys are
Feminist - the person who believes in the social
Political, and economic equality of the sexes
Chimamanda Ngozi Adichie

Dedico às próximas páginas repletas de carinho, noites em claro e trabalho árduo: aos meus pais, tia Éden e a Gevson. Sem vocês essa jornada seria insuportável.

RESUMO

No capitalismo a distribuição espacial das atividades econômicas - e postos de trabalho - ocorre de forma heterogênea. Concomitantemente a distribuição da população sobre o espaço ocorre da mesma forma. Nem sempre o local de moradia e o local de trabalho coincidem de se localizarem dentro de uma mesma área político-administrativa. Essa heterogeneidade contribui para que ocorra o deslocamento pendular – deslocamento que ultrapassa os limites político-administrativos das cidades com a finalidade de trabalho/estudo - , onde os fluxos gerados são em grande parte realizados pelos transportes coletivos. Esses deslocamentos acontecem durante todo o dia, já que com o desenvolvimento tecnológico pode-se ampliar o tempo útil para produção, acarretando na oferta de postos de trabalhos em distintos horários, incluindo na noite/madrugada. É nesse contexto que essa dissertação discorre sobre os deslocamentos pendulares realizados dentro da RMR, tendo como infraestrutura a ser analisada o Terminal do Cais de Santa Rita, posto que é a partir desse que o transporte coletivo da RMR funciona na madrugada, possibilitando o deslocamento de pessoas pelo transporte coletivo nesse recorte temporal. Tem-se a madrugada como importante recorte temporal a ser analisado, posto que o mesmo é negligenciado pelas agendas de pesquisas e por configurar-se como o período em que os trabalhadores noturnos deslocam-se sobre o solo metropolitano. Com isso, a dissertação teve como objetivo analisar as temporalidades de fluxo no Terminal do Cais de Santa Rita a partir dos seus usuários e das articulações estabelecidas na rede de transportes durante a madrugada bem como as dinâmicas sociais desencadeadas pelo terminal. Assim, a partir das análises de entrevistas/questionários realizados no objeto de estudo revelou-se que o mesmo é uma infraestrutura com funcionamento diverso e importante dentro da RMR, devido à sua importância para a rede de transportes na madrugada.

Palavras- chave: Deslocamento pendular. Terminal do Cais de Santa Rita. Transporte coletivo. Madrugada.

ABSTRACT

In capitalism the spatial distribution of economic activity - and jobs - occurs heterogeneously. Concomitantly the population distribution on the space is the same. Not always the place of residence and place of work coincide they are located within the same political – administrative area. This heterogeneity contributes to occur the commuter traffic – movement that goes beyond the political and administrative boundaries of the cities with the purpose to work / study – where the flows generated are largely achieved by public transportation. These shifts happen throughout the day, as with technological development can extend the time for production, resulting in the supply of work stations at different times, including at night / early morning. In this context, this dissertation discusses the commuting performed within the RMR, with the infrastructure to be analyzed the Cais de Santa Rita's Terminal, because of it the RMR public transportation works after midnight, allowing the displacement people by public transport. Thus, the thesis had to analyze the Cais de Santa Rita's Terminal from its users and joints established in the transport network after midnight and the social dynamics unleashed by the terminal. Thus, from the analysis of interviews / questionnaires carried out in the object of study it has proved that it is an infrastructure with several operation and important within the RMR due to its importance for the transport network in the after midnight.

Key words: pendulum displacement. Cais de Santa Rita's Terminal. Public transportation. Dawn.

AGRADECIMENTOS

Muitas são as pessoas a quem devo agradecer nesses dois anos de trabalho. Primeiramente venho agradecer à força superior que rege o universo e que me acompanha nessa jornada que é a vida.

Venho agradecer também à minha família meus pais Ana e Edmo pelo amor incondicional, pelo suporte, pela preocupação, por serem meu porto seguro e pelas idas ao terminal comigo. À minha tia/mãe Éden que mesmo distante se fez presente na construção desse trabalho. À minha tia Edvânia que tornou o processo de abordagem dos entrevistados em algo divertido e por te estado sempre ao meu lado quando era necessário ir ao Terminal do Cais de Santa Rita. Agradeço a vocês pelo constante estímulo e incentivo nos estudos.

Agradeço imensamente aos dois professores que me orientaram pela atenção e paciência em esclarecer minhas dúvidas e inquietações. Agradeço ao Professor Bertrand pela disposição em dialogar, em apontar sugestões e por dar-me de dar a liberdade para construir a pesquisa, orientando meus pensamentos na direção correta. Agradeço pela simpatia e por todas as sugestões levantadas.

Agradeço à Gevson – pra mim Zé, mestre e amigo –, pelo empenho, amizade, confiança, disponibilidade – mesmo quando parecia impossível de termos tempo de nos encontrar, de nos comunicar e de trocar ideias –, obrigada por às vezes ser meu psicólogo para assuntos acadêmicos, pelas palavras sábias e pelo carinho. Obrigada pelo apoio incondicional, nunca esquecerei. Obrigada por mostrar-me o melhor caminho, por me acompanhar, desde o começo, nessa aventura que é a vida acadêmica. Obrigada por ficar sempre até o fim, sempre acreditar em mim e principalmente por confiar em mim. Sempre penso que te agradecer por tudo jamais será suficiente.

À todos os professores da Graduação da UFPE/UPE e da Pós-graduação em Geografia da UFPE que compartilharam comigo suas experiências e conhecimento que mesmo de forma implícita enriqueceram minhas discussões através dos debates estabelecidos em sala de aula.

Aos amigos, sempre presentes e devotos, fica a certeza que as palavras aqui colocadas não serão suficientes para expressar o que sinto. Vocês terão sempre minha gratidão e amor incondicional.

Agradeço aos meus amigos Levson Thiago, Hélio e Carolina Moraes pelas idas ao Cais de Santa Rita inclusive estando ao meu lado noites à dentro realizando os questionários e servindo de “segurança” enquanto eu realizava as entrevistas e por também correr os riscos de estar no Terminal Cais de Santa Rita na madrugada bem como pegar os bacuraus comigo. À Eduardo, Evaldo, Yuri e Débora por sempre ouvir minhas considerações sobre o Terminal do Cais de Santa Rita e por sempre me fazerem rir nos momentos de stress, indecisão e medo.

Aos meus amigos Eduardo, Rodrigo, Matheus, Vinicius e Nelson pela paciência, cuidado, amor e também por se arriscarem em dois carnavais para tirar fotos do Terminal do Cais comigo, vocês são os melhores na arte de proteção para tirar foto. Obrigada por correr dos trombadinhas para salvar meu celular com as fotos. Obrigada também por me consolar no dia em que correr dos trombadinhas não adiantou e no fim meu celular foi roubado com essas preciosas fotos.

Agradeço aos meus amigos que a Pós-graduação em Geografia me deu de presente: Thomaz, Jeissy, Itálo, Sakura, Mariana, Marcos Alan, Zenis e Dani pelos diálogos enriquecedores, pelas diferentes visões sobre o objeto de estudo, pelas aventuras no bar do Peludo, pelos abraços sinceros, pelas trapalhadas, pelas horas e horas de conversas que quase sempre se resumia em compartilhar os momentos de desespero, medo, angústias, o que sempre gera muitas risadas. Vocês tornaram essa jornada mais leve e mais alegre. É bom saber que dentro de um ambiente competitivo e cheio de vaidades podemos encontrar pessoas que podemos contar e criar laços afetivos.

Agradeço a todos os entrevistados que cederam seu precioso tempo e se propuseram a contar suas experiências com o Terminal do Cais de Santa Rita, mesmo depois de ter enfrentado um turno de trabalho, ou mesmo no momento em que estava a espera do seu ônibus e que ao mesmo tempo ansiava pelo termino da cansativa volta para casa, ou que se encontravam trabalhando no momento em que

foram abordados. Agradeço também pela paciência em responder a todas as perguntas das entrevistas. A vocês o meu mais sincero agradecimento.

Agradeço também a ouvidoria do Grande Recife pelas informações prestadas, em especial à Adanel Japiassu da GERÊNCIA DE PROGRAMAÇÃO E INFRAESTRUTURA DO STPP/RMR – GPIS e à Márcia Medeiros da GERÊNCIA ESTRATÉGICA DO STPP-GEST.

Por fim, agradeço a Capes, pela concessão da bolsa que contribuiu no desenvolvimento desta pesquisa, possibilitando minha dedicação exclusiva aos estudos, sem o qual, seria bem mais difícil o aprofundamento de meus estudos. Aos que esqueci os nomes peço perdão. Gostaria de registrar um obrigado e um abraço bem apertado a todos que me ajudaram nessa árdua caminhada. Caso tenha esquecido alguém, peço desculpas, não foi por maldade.

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Maxambomba em frente a Faculdade de Direito de Pernambuco, no início do século XIX. _____100
Foto 2 – Maxambomba na estação de chapéu de sol em Água Fria em Setembro de 1909, no Recife. _____100
Foto 3 – O bonde entre a Praça da independência e a Rua 3 de março, em 1931. O bonde entre a Praça da independência e a Rua 3 de março, em 1931. _____103
Foto 4 – Inauguração da linha do bonde em Boa Viagem, no Largo da Igreja de Nossa Senhora de Boa Viagem, em Novembro de 1925. _____105
Foto 5 – Estação do bonde no bairro da Várzea em 1940. _____105
Foto 6 – Trólebus Marmon- Herrington da Linha Beberibe na Avenida Guararapes, em 1960. _____]
109
Foto 7 – ônibus da Pernambuco Aviação Ltda. na Avenida Guararapes em 1950. 110
Foto 8 – Avenida Martins de Barros e seu fluxo de veículos em 1959._____128
Foto 9 – Grande quantidade de veículos (à direita) de carga no Cais de Santa Rita, em 1959, local onde hoje se tem o Terminal do Cais de Santa Rita._____128
Foto 10 – ônibus da auto viação Triunfo da linha Prazeres, na Avenida Martins de Barros em 1940, ao fundo o Grande Hotel. _____129
Foto 11 – Ônibus da Auto viação Paulista com a linha Paulista, na Avenida Martins de Barros em 1940._____129
Foto 12 – O bairro de São José e Santo Antônio com o Cais de Santa Rita, em 1932 funcionando como ancoradouro, no canto superior esquerdo._____131
Foto 13– Cais de Santa Rita e a ponte giratória ao fundo. Na parte mais baixa da Foto tem-se uma grande quantidade de ônibus estacionados nas proximidades do Cais de dentro, em 1947._____132
Foto 14 – Vistá aérea do bairro do Recife, Santo Antônio e São José em 1975.__133
Foto 15 – Vista aérea dos bairros do Recife, Santo Antônio e São José em 1999. 133
Foto 16 – Ortofotocarta de 1975 do Cais de Santa Rita com as paradas de ônibus, em destaque, antes de o Terminal existir. _____136
Foto 17 – O Terminal do Cais de Santa Rita, em maio de 2008, ainda sobre a gestão da EMTU em transição para o Grande Recife._____137

Foto 18 – Comparativo entre a as fachadas do Terminal do Cais em 2014 e em 2005. _____139
Foto 19 – Estrutura do Terminal do Cais de Santa Rita. À direita tem-se a primeira plataforma de embarque e desembarque. Ao centro a segunda e à esquerda a terceira. _____140
Foto 20 – Vista panorâmica das três plataformas do Terminal do Cais de Santa Rita. _____140
Foto 21 – Painéis com as linhas que circulam no Terminal do Cais de Santa Rita até as 23h59 min._____141
Foto 22 – Painel com as linhas Bacuraus no Terminal do Cais de Santa Rita. ___142
Foto 23 – Usuários do Terminal portando nas mãos o resultado das compras, durante o período da manhã._____159
Foto 25 – O fluxo do Terminal do Cais de Santa Rita à tarde._____163
Foto 26 – O fluxo do Terminal do Cais de Santa Rita à noite, no horário de rush._163
Foto 27 -– As paradas do Terminal do Cais vazias._____166
Foto 28 – As atividades de lazer associadas ao Terminal do Cais de Santa Rita (ao fundo). _____170
Foto 29 – As quarto etapas do início das obras dos Bares no entorno do Terminal do Cais de Santa Rita. _____172
Foto 30 – Delimitação da 1ª etapa das obras. _____173
Foto 31 – Vista panorâmica do entorno do Terminal do Cais de Santa Rita, as antigas barracas à direita, em contraste com o local demolido._____173
Foto 32 – Localização das barracas provisórias e das barracas iniciais._____174
Foto 33 – Atual situação do trecho em obras. _____175

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Respostas ao questionamento sobre quando o terminal é usado deslocamento. _____146
Gráfico 2 – Respostas sobre a finalidade do deslocamento em que o usuário realiza por/a partir do Terminal do Cais de Santa Rita. _____146

Gráfico 3 – A profissão dos usuários do Terminal na Madrugada._____147
Gráfico 4 – Município de partida dos deslocamentos na madrugada. _____148
Gráfico 5 – Bairros de onde partem os usuários do Cais de Santa Rita na madrugada. _____148
Gráfico 6 – Municípios para onde se destinam os usuários do Terminal na Madrugada. _____149
Gráfico 7 – Bairros para onde os usuários se destinam na madrugada. _____150
Gráfico 8 – Os usuários usam o terminal quando: _____156
Gráfico 9 – Municípios de partida dos usuários do Terminal do Cais de Santa Rita durante (4h às 7h59 min). _____157
Gráfico 10 – Quantitativo de usuários pelos bairros de onde os mesmos partiam. 157
Gráfico 11– A quantidade de usuários segundo o município de chegada._____158
Gráfico 12 - Os bairros para onde os usuários se destinam. _____158
Gráfico 13 – Os motivos para os deslocamentos do horário das 8 h as 11h 59 min. _____160
Gráfico 14 – Cidades para onde os deslocamentos que partem do Cais das 12h às 15h 59 min. se destinam. _____164
Gráfico 15 – Os Munícipios ao qual se destinam os usuários do Terminal do Cais, no período de Rush das16h às 19h59min. _____165

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Os municípios de saída e chegada dos usuários do Terminal do Cais de Santa Rita na madrugada, separados por origem e destino de cada município. __151
Quadro 2 – Os recortes temporais seus respectivos horários. _____154
Quadro 3 – Origem e destino dos deslocamentos pelo Terminal do Cais de Santa Rita no horário das 8h às 11h59min. _____160
Quadro 4 – Os bairros para onde se destinam os usuários do Terminal do Cais de Santa Rita no periodo das 20h as 23h59 min. _____168

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Deslocamentos pendulares agregados por destinos (2010). _____87
Tabela 2- Matriz de origem e destino agregada por municípios, segundo PODM da EMTU, 1997. _____89
Tabela 3 - Matriz de origem e destino agregada por municípios segundo dados do censo - 2010. _____90
Tabela 4 - Variação da atratividade por município – 1997 a 2010. _____91
Tabela 5 – Faixa etária dos usuários do Terminal no período da madrugada. ___145

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Planta da cidade do Recife em 1870._____102
Imagem 2 – Mapa do sistema trólebus na cidade de Recife, comparativo ente 1980 e em 2001. _____111
Imagem 3 – Logotipo dos tipos de linhas que atendem ao SEI._____118
Imagem 4 – Mapa esquemático do SEI. _____119

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Mapa temático do percentual de pessoas que trabalhavam fora do município de residência - Brasil - 2010. _____84
Mapa 2 - Ocupados que trabalham fora do município de residência, segundo o município em que trabalham na RMR em 2013. _____86
Mapa 3 – Localização dos bairros da cidade do Recife, com ênfase voltada para o bairro de São José, bairro onde se localiza o Terminal do Cais de Santa Rita.___126
Mapa 4 – Localização do Terminal do cais de Santa Rita, destacado em amarelo.127

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 19

1. ESPAÇO E TEMPO: A APREENSÃO DA REALIDADE E DA EXISTÊNCIA. 29

1.2 Espaço e tempo como a materialidade em movimento: a visão materialista dialética. 36

1.3 Espaço-tempo na Geografia: uma discussão centrada na técnica como materialização da ação do homem, uma abordagem a partir de Milton Santos 40

1.4 Os contornos da sociedade contemporânea: a sociedade do consumo e do trabalho. 48

1.5 Uma aproximação com o espaço e tempo da sociedade contemporânea: uma breve análise a partir do Terminal do Cais de Santa Rita. 53

2. DESLOCAMENTO OU MIGRAÇÃO PENDULAR? O ENTENDIMENTO DOS CONTORNOS TEÓRICOS ADOTADOS E DOS FATORES INERENTES AO DESENVOLVIMENTO DO MOVIMENTO PENDULAR METROPOLITANO. 57

2.1. Os mecanismos gerais do espaço urbano na sociedade capitalista: por um entendimento dos deslocamentos pendulares. 63

2.2. Os deslocamentos pendulares nas Regiões Metropolitanas: um debate centrado na Grande Recife. 71

2.2.1. A Região Metropolitana do Recife: um breve entendimento sobre a vocação metropolitana do Recife. 76

2.2.2. A RMR os deslocamentos pendulares: uma análise sobre o cenário recente. 82

3. O TRANSPORTE COLETIVO E SUA FUNCIONALIDADE NA RMR COMO O PRINCIPAL MEIO DE LOCOMOÇÃO DO TRABALHADOR. 93

3.1. Os transportes coletivos e a cidade: um breve histórico sobre o entendimento do desenvolvimento dos transportes na RMR. 97

3.2. O Sistema de transporte coletivo na atualidade: uma análise centrada sobre o SEI e os Terminais metropolitanos. 113

4. O TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA – UM ESPAÇO MULTIFACETADO: UMA REPRESENTAÇÃO DA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA E DO ESPAÇO A ELA ASSOCIADO. 124
4.1. O Terminal do Cais de Santa Rita: breve histórico e características atuais.....125
4.2. O Terminal do Cais de Santa Rita: um olhar sobre o perfil dos seus usuários e das ligações estabelecidas por eles nas distintas temporalidades.....143
4.2.1. O Terminal do Cais de Santa Rita na Madrugada: o motor dos deslocamentos pendulares dentro da RMR. 144
4.2.2. O Terminal do Cais de Santa Rita durante o dia – até às 23h59min: sua funcionalidade dentro da rede metropolitana de Transportes 153
4.2.2.1. O Terminal do Cais de Santa Rita no turno da manhã. 154
4.2.2.2. O Terminal do Cais de Santa Rita no turno da tarde e noite – até às 19 h 59 min.....162
4.2.2.3. O Terminal do Cais de Santa Rita no turno da Noite - das 20h até às 23h59min.....166
4.3. Terminal do Cais de Santa Rita e a estreita relação com dos seus usuários com o seu entorno na madrugada: o retrato de uma vida boêmia. 169

CONSIDERAÇÕES FINAIS 177

REFERÊNCIAS.....182

APÊNDICE.....188

APÊNDICE 1 – MODELO DAS ENTREVISTAS FEITAS AOS COMERCIANTES 189

APÊNDICE 2 – MODELO DOS QUESTIONÁRIOS 191

APÊNDICE 3 – LINHAS QUE CIRCULAM NO TERMINALDO CAIS DE SANTA RITA.....193

ANEXOS 196

ANEXO 1 – DADOS CONCEDIDOS PELO GRANDE RECIFE CONSÓRCIO METROPOLITANO.....197

ANEXO 2 – ENTREVISTA DE JOÃO BRAGA CONCEDIDA AO JORNAL DO COMÉRCIO......198

INTRODUÇÃO

O transporte coletivo é de fundamental importância para a mobilidade nos grandes centros urbanos – e principalmente nas regiões metropolitanas –, exercendo um importante papel para o ordenamento e desenvolvimento territorial (BRASILEIRO, et.al. , 2003). Os transportes urbanos – onde se inclui os transportes coletivos – apresentam-se como elo de suma importância na reprodução do espaço urbano e no crescimento das cidades, pois proporcionam uma série de benefícios a todos os segmentos que compõem a sociedade: ao trabalhador a oportunidade de se locomover para o local de trabalho e para os donos dos meios de produção, mão-de-obra disponível para realização da produção, etc.,

Na sociedade capitalista, esse deslocamento faz-se essencial, já que o mesmo é condicionante (existência e reprodução) para a concretização das relações econômicas e sociais do modo de produção vigente. Esse tipo de deslocamento é reflexo da heterogênea distribuição espacial dos postos de trabalho, bem como dos locais de moradia, que especialmente dentro das metrópoles tem-se cada vez mais um distanciamento dos mesmos, posto que articulada por uma rede de transportes urbanos – sendo de boa ou de má qualidade – essa distância pode ser facilmente percorrida.

Os transportes coletivos são, pois, de extrema importância para que os fluxos populacionais e as demais dinâmicas atreladas ao mesmo aconteçam verdadeiramente, e também para que a cidade se desenvolva. Desde o bonde e o maxambomba (puxado por cavalos) que foram substituídos pelo bonde a vapor e na sequência pelo bonde elétrico, até chegar-se na atualidade com os ônibus e metrôs tem-se o transporte coletivo tem sido o meio essencial para grande parte da vida da população, visto que proporcionam a mobilidade dentro do espaço urbano principalmente daqueles individuos que não conseguem arcar com os custos de ter um veículo particular – seja o deslocamento com fins de lazer, compras, trabalho etc.

Ao passo que a evolução técnica permitiu o desenvolvimento dos meios de transporte, o ritmo das cidades altera-se, e sua vitalidade já não é mais imposta simplesmente pela dinâmica do dia e da noite. O tempo adquire uma dimensão plástica, tem-se um tempo mais hábil e da mesma forma há uma ampliação do uso do tempo – tempo útil –, principalmente para a produção de mercadorias e ofertas de serviços.

Com o aumento do uso do tempo voltado para a produção tem-se também o aumento da oferta de trabalho que vem atender essa dinâmica de ampliação do uso do tempo para produção. Em horários não convencionais – como por exemplo, a madrugada – tem-se a disponibilidade de postos de trabalhos, que independente da dinâmica temporal, segue e mesma lógica de distribuição heterogênea dentro do espaço.

Ao mesmo tempo em que existe essa heterogeneidade, tem-se a realização de deslocamentos também nesses períodos distintos. O que concretiza esses deslocamentos dentro dessa escala temporal e também na oferta de serviços e também a disponibilidade de infraestruturas que atendam as necessidades dessa mão de obra e seu deslocamento.

Tem-se também a necessidade de deixar claro que toda essa dinâmica urbana só acontecerá de fato, se o dado recorte espacial ao qual a dinâmica está vinculada, apresentar estruturas que suportem todos estes conjuntos de fluxos que dão vida aos elementos fixos do e no espaço. É nesse sentido que compreender os elementos fixos do e no espaço, que no caso dos transportes coletivos configuram-se a partir dos terminais que subsidiam o sistema metropolitano de transportes urbanos, tem-se a compreensão dos deslocamentos intrametropolitanos da população e as características do espaço urbano a ele associado.

No caso da Região Metropolitana do Recife, o Terminal do Cais de Santa Rita apresenta uma dinâmica temporal e funcional bem definida e distinta dos demais terminais metropolitanos. Essa dinâmica refere-se ao período da madrugada (das 0h às 4h), quando esse terminal transforma-se no principal nó da rede de articulação dos transportes coletivos metropolitanos (46 linhas), pois as linhas que fazem a conexão entre bairros são desativadas nesse horário, fazendo com que

todas as linhas de ônibus em operação nesse período concentrem o seu ponto terminal nesse espaço.

Consequentemente por apresentar-se como o ponto nevrálgico do sistemas de transportes no turno da madrugada o Terminal do Cais de Santa Rita acaba por atender a demanda de deslocamento dos trabalhadores do turno da noite/madrugada. É nesse sentido que o terminal do Cais de Santa Rita é visto como uma importante estrutura utilizada para o deslocamento dos trabalhadores no turno da noite, – que em sua maioria residem nas zonas periféricas da Região Metropolitana.

Entender o Terminal e as dinâmicas relacionadas ao mesmo vem por desvendar as peças do quebra-cabeça sobre o desenvolvimento da rede de transportes da RMR. Entende-lo significa apreender o espaço dentro do seu contexto atual, permeado pela rápida velocidade de apreensão do tempo e do seu uso, onde os deslocamentos pendulares não se revelam apenas como parte de um processo de ida e vinda entre o local de moradia e o local de trabalho atrelados a dinâmica do dia – ida – e da noite – volta – mas sim, encontra-se inserido dentro da dinâmica dos deslocamentos diários com finalidade de estudo/trabalho, que pode se desenvolver nos distintos períodos do dia, onde inclui-se a madrugada.

O terminal do Cais de Santa Rita é visto como uma importante estrutura utilizada para o deslocamento dos trabalhadores no turno da noite, que em sua maioria residem nas periferias das cidades da Região Metropolitana do Recife (RMR). Ao propor-se estudar o Terminal do Cais de Santa Rita buscou-se problematizar acerca da real importância desse Terminal, que ao desempenhar seu papel de articulador dos transportes coletivos da RMR no deslocamento do trabalhador principalmente no turno da noite/madrugada, tendo em vista que nos outros horários esse terminal servirá como ponto de retorno de algumas linhas que transportam passageiros em direção ao centro da cidade.

É fundamental compreender a dinâmica que se processa durante o período da madrugada, no recorte em estudo, não só pelo fato do horário ser negligenciado – as pesquisas que se debruçam para entender os processos de (re)produção do espaço urbano em sua maioria se concentram nos horários de *rush* –, mas também

pela mesma encontrar-se inserida nas reflexões sobre o espaço metropolitano, faz necessário um olhar mais apurado. Em outras palavras, a deslocamentos desenvolvidos dentro da dinâmica urbana, é quem anima o urbano em sua plenitude, pois é a partir dessa dinâmica, que a força de trabalho irá promover os fluxos que dão sentido os objetos fixos disseminados nos diversos pontos da metrópole, dessa maneira, exigindo que os horários não contemplados por reflexões, sejam incorporados nas agendas de pesquisa.

Ao problematizar o Terminal do Cais de Santa Rita sobre o seu papel dentro do sistema de transporte coletivo levantou-se como hipóteses :

- o Terminal do Cais de Santa Rita exerce a função de nó articulador dos transportes coletivos no período da madrugada;
- os usuários que fazem uso do terminal durante o período da madrugada são essencialmente trabalhadores;
- no entorno do terminal desenvolveu-se um conjunto de territorialidades que atendem as demandas de serviços – principalmente de alimentação – oriunda por essa temporalidade distinta na madrugada;
- os territórios do entorno, encontram-se associados à dinâmica do Terminal, vinculando-se a ele, principalmente na madrugada;
- durante o dia o Terminal exerce principalmente a função de parada e ponto de retorno para as linhas que o mesmo atende, não apresentando a mesma importância que possui na madrugada.

Ao problematizar o objeto de estudo no sentido de entender a sua importância como articulador da rede de transportes, num recorte temporal negligenciado pelas pesquisas em mobilidade, buscou-se traçar como **objetivo geral**: analisar as temporalidades de fluxo no Terminal do Cais de Santa Rita a partir dos seus usuários e das articulações estabelecidas na rede de transportes durante a madrugada, bem como os processos de consumo de serviços correlacionados com a dinâmica de uso do terminal.

Para que se tenha a compreensão global do Terminal, foram definidos como **objetivos específicos:**

- interpretar qualitativamente as ligações estabelecidas pelo transporte coletivo no Terminal do Cais de Santa Rita com destaque para o período da madrugada;
- compreender a importância do Terminal do Cais de Santa Rita para o deslocamento dos usuários diariamente;
- compreender o perfil do deslocamento pendular oriundo dos deslocamentos de mão-de-obra que faz uso do terminal na madrugada;
- analisar o perfil dos usuários no terminal, no período da madrugada;
- compreender a relação dos estabelecimentos que se localizam no entorno do Terminal, com o mesmo.

Ao analisar as feições que o deslocamento de trabalhadores, nas cidades na sociedade capitalista assumem, tem-se a compreensão da organização espacial, a partir da visão de Santos (1997, p.77): com seus elementos fixos e fluxos. Os fluxos são “o movimento, a circulação e assim eles nos dão, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”. E os fixos encontram-se relacionados às estruturas dispostas no espaço que vão desencadear a movimentação dentro do espaço, os fluxos. Dessa forma, entender a mobilidade urbana, a partir do Terminal do Cais de Santa Rita, tem-se a tradução da compreensão da dinâmica do espaço urbano a ele relacionado.

Para se compreender as relações de produção do espaço no mundo capitalista, é necessário que se parta de análises dos recortes locais, sendo esses recortes parte de uma engrenagem ou um fragmento de um todo. Assim, para se abranger o processo de reprodução das relações humanas, é preciso entender a base material, ou o espaço onde essas relações realmente acontecem, se materializam.

Nesse sentido, faz-se essencial uma leitura do método de interpretação a ser utilizado nesse trabalho. O método de interpretação diz respeito ao solo epistemológico em que o trabalho se funda. Nesse trabalho buscou-se entender o objeto de estudo principalmente a partir da visão historicista que parte do princípio de que as atuais formas de vida social, as instituições e os costumes e a conformação da sociedade têm origem no passado, fazendo-se importante pesquisar suas raízes, para compreender sua natureza e função.

> Assim, o método histórico consiste em investigar acontecimentos, processos e instituições do passado para verificar a sua influência na sociedade de hoje, pois as instituições alcançaram sua forma atual através de alterações de suas partes componentes, ao longo do tempo, influenciadas pelo contexto cultural particular de cada época (MARCONI & LAKATOS,2003, p. 106) .

Ao mesmo tempo se compreende que é essencial entender que o espaço é resultado das relações contraditórias e de interesses conflituosos, sendo ele fruto desse um processo histórico. Sendo assim, o trabalho ainda encontra-se, de forma menos enfática, sobre a influência do método dialético. A dialética "é o modo de pensarmos as contradições da realidade, o modo de compreendermos a realidade como essencialmente contraditória e em permanente transformação" (KONDER, 1994, p 8).

Para isso, é necessário que se analise o espaço enquanto uma totalidade que só pode ser entendida a partir das suas contradições, e nesse sentido, pode-se buscar aporte na análise sócio-espacial, organizada por Milton Santos. Para que se cristalize a análise do espaço a partir da dialética, faz-se necessário, o uso de quatro categorias: Forma, Função, Estrutura e Processo, como postulou o referido autor.

> Forma, função, estrutura e Processo são quatro termos disjuntivos associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Consideradas em conjunto, porém, e relacionadas entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade. (SANTOS, 1985, *apud* CORRÊA.).

Essas categorias apontarão uma visão de conjunto do objeto em análise. Essa visão de conjunto ou totalidade se faz necessária ao entendimento de elementos estabelecedores e estruturadores do espaço e da vida cotidiana, que são: a visão de conjunto – entender e avaliar a dimensão do fato, de acordo com cada elemento do quadro; a realidade – o fato real, sendo ela mais rica do que pode-se compreender; e a síntese – a estrutura significativa da realidade.

> A visão de conjunto – ressalve-se - é sempre provisória e nunca pode pretender esgotar a realidade a que ela se refere. A realidade é sempre mais rica do que o conhecimento que agente tem dela. Há sempre algo que escapa às nossas sínteses; isso, porém, não nos dispensa do esforço de elabora sínteses, se quisermos entender melhor a nossa realidade. A síntese é a visão de conjunto que permite ao homem descobrir a estrutura significativa da realidade com que se defronta, numa situação dada. E é essa estrutura significativa – que a visão de conjunto proporciona (...) (KONDER, 1994, p. 37).

É a visão de conjunto, juntamente com a síntese, que permite ao homem descobrir a realidade (SANTOS, 1997). Desta maneira, a visão de conjunto, neste trabalho corresponde ao entendimento da relação do ir e vir metropolitano, vinculado ao labutar, onde os trabalhadores com seus fluxos fazem distintos usos dos fixos – que na nossa pesquisa é centralidade: O terminal do Cais de Santa Rita.

Ao mesmo tempo entender o espaço como um conjunto de sistema de ações e de objetos, os sistemas de objetos, nessa visão, irá refletir na transformação da paisagem com elementos que ofereçam subsídios tanto a atividade labutar, bem como na própria configuração dos recortes espaciais usados por esses cidadãos em sua (re)produção social. Consequentemente se faz capaz de entender o homem em um diálogo com a sociedade de produção, com isso entendemos a relação das atividades do homem como um instrumento que dá vida ao espaço e, por conseguinte, tem a capacidade de transformá-lo constantemente.

O labutar configura-se como importante atividade do homem nessa relação com o espaço, pois ela reflete a configuração das atividades econômicas, as relações de produção a ele associada e ainda a conformação territorial dentro desse espaço. Ao mesmo tempo, de forma individual, o trabalho o ferece ao homem a sua (re)produção dentro da sociedade, e enquanto coletividade proporciona a manutenção da sociedade em que esta inserido.

É nessa vertente que se tem a finalidade de atender os objetivos propostos e operacionalizar a pesquisa, que tem o cunho essencialmente qualitativo. Sendo assim, a mesma foi organizada quanto aos procedimentos técnicos da seguinte forma: inicialmente foi realizada a revisão bibliográfica, em um segundo momento foi realizado observações *in loco*, juntamente com o trabalho de campo, que foi realizado em duas etapas: a tomadas de fotos no objeto de estudo e também a aplicação de entrevistas (20) e questionários (300).

A fonte primária de dados consistiu com coleta de informações junto aos atores locais ligados diretamente aos usos do Terminal. As entrevistas (apêndice 2) serviram para fundamentar as análises sobre o Terminal e refutaram as informações levantadas nas observações *in loco.* Foram realizadas 20 (vinte) entrevistas divididas em duas categorias: a dos usuários do Terminal na madrugada, que nessa dissertação são identificados a partir da letra **U** e a categoria dos comerciantes do entorno do terminal, identificados pela letra **C**.

Todos os entrevistados apresentam estreita relação com o Terminal, sendo os entrevistados da primeira categoria (**U**) os que vivenciam as dinâmicas de uso do Terminal cotidianamente. A segunda categoria (**C**) diz respeito aos comerciantes que oferecem serviços nas áreas próximas ao terminal e que atende as demandas de consumo originadas pelos seus usuários e que se encontram localizados naquela área desde o inicio de funcionamento do Terminal o que se antecede a construção do mesmo.

Ainda foram realizados 300 questionários (apêndice 1), com a finalidade de traçar o perfil dos usuários e também dos deslocamentos que perpassam pelo Terminal do Cais de Santa Rita. Divididos em seis intervalos onde cada intervalo compreendia um conjunto de 4 horas, se teve a possibilidade de isolar os usuários da madrugada e assim traçar seu perfil e compara-lo com os perfis dos demais usuários, bem como elaborar um panorama mais detalhado de cada um desses perfis. Cada intervalo contou com uma amostra de 50 questionários. Segue abaixo o quadro de sistematização dos intervalos estabelecidos.

RECORTES TEMPORAIS	HORÁRIOS	RECORTES TEMPORAIS	HORÁRIOS
MANHÃ	4h às 7h59min	**TARDE/NOITE**	16h às 19h59min
	8h às 11h59min	**NOITE**	20h às 23h59min
TARDE	12h às 15h59 min	**MADRUGADA**	0h as 3h59min

Quanto ao método de apresentação, a estruturação da dissertação foi definida com a finalidade de atingir os objetivos estabelecidos para que fosse possível o entendimento do objeto de estudo. Sendo assim, a temática da dissertação foi estruturada em 4 capítulos.

O primeiro capítulo, intitulado *Espaço e tempo: a apreensão da realidade e da existência* vem apresentar os contornos teóricos adotados que irão nortear o estudo sobre Terminal do Cais de Santa Rita, a partir de duas categorias: espaço e tempo. No segundo capítulo: *Deslocamento ou migração pendular? O entendimento dos contornos teóricos adotados e dos fatores inerentes ao desenvolvimento do movimento pendular metropolitano* buscou-se trazer a discussão sobre a diferenciação entre deslocamento e migração, com a finalidade de definir e elencar os fatores que desencadeiam os deslocamentos realizados dentro de uma base metropolitana, tendo como motivação para esses deslocamentos o trabalho e os estudos.

O terceiro capítulo, *O transporte coletivo e sua funcionalidade na RMR como o principal meio de locomoção do trabalhador* vem trazendo a discussão sobre o papel dos transportes coletivos para o desenvolvimento dos deslocamentos pendulares, enfocando a Região Metropolitana do Recife e o Sistema Estrutural Integrado, buscando compreender os transportes coletivos a partir de uma análise histórica.

Por fim, o quarto e último capítulo, intitulado de: *O Terminal do Cais de Santa Rita – um espaço multifacetado: uma representação da sociedade contemporânea e do espaço a ela associado* vem por desvendar o Terminal do Cais de Santa Rita, fazendo uma análise sobre os seus usuários e as ligações estabelecidas por ele.

Esse capítulo vem entender-lo como parte da rede de transportes na Região Metropolitana do Recife e, consequentemente a sua funcionalidade.

1. ESPAÇO E TEMPO: A APREENSÃO DA REALIDADE E DA EXISTÊNCIA.

> (...) As categorias tempo e espaço (ou espaço e tempo, a ordem não interessa nesse caso) condicionam a compreensão da realidade, sobretudo no momento atual, quando o avanço científico que permite grande velocidade na circulação das comunicações deflagra novos paradigmas para a compreensão das escalas que afetam o espaço e o tempo e, consequentemente a vida cotidiana das pessoas nos mais distantes territórios do planeta. (SPOSITO, 2004, p.100)

No intuito de construir uma reflexão centrada em torno dos conceitos de espaço e tempo tem-se em mente a complexidade de retrata-los, já que, tais conceitos apresentam um importante significado tanto teórico, quanto prático no desenvolvimento da espécie humana. Segundo Hansen (2000) a importância teórica reside na implicação epistemológico-cognitiva[1] que as categorias de espaço e tempo apresentam.

Essa implicação epistemológico-cognitiva atrela ao espaço e ao tempo o papel de fundamentar o pensamento do homem no decorrer da história servindo de *background* para a compreensão do mundo. Independente da concepção filosófica que os retratam ou diante da heterogeneidade cultural sempre se tem como referência o espaço como o *lócus* de possibilidade de produção do conhecimento e o tempo como o momento em que esse conhecimento acontece, conforme retratou Santos (1996) ao apontar as técnicas enquanto uma possibilidade de datação das relações de reprodução social e consequentemente o entendimento das relações da sociedade para e com a natureza.

[1] Espaço e tempo são apreendidos como categorias fundamentais na experiência da humanidade pelo/no mundo.

No campo prático, espaço e tempo fundamentam a ética, a política, a arte, o direito, a educação, a história e tantas outras áreas. Para Hansen (2000) espaço e tempo criam fundamentos para a formulação das concepções dessas áreas para traduzir determinada compreensão prática de mundo.

Diante dessa importância, dessas categorias centram discussões entre inúmeras áreas do saber. Para a compreensão dessas categorias - espaço e tempo –, em qualquer área do saber, faz-se essencial levar em consideração a contribuição desses estudos – e seus diversos enfoques – já que os mesmos contribuem para o entendimento das diversas dimensões que essas categorias englobam.

A partir dessa perspectiva, essa dissertação centra-se na discussão teórica acerca da concepção do espaço e tempo, considerando que espaço e tempo estabelecem uma relação indissociável, já que não existe espaço fora do tempo e vice e versa. Tratando-se da compreensão espaço e tempo o debate sobre essa relação foi fomentado pelo antagonismo filosófico entre o idealismo e o materialismo[2]. No Idealismo o espaço e o tempo são vistos como formas subjetivas da percepção "condicionadas pela natureza da consciência humana, ou como movimentos do desenvolvimento da ideia absoluta" (FATALIEV, 1966 *apud* OLIVEIRA 1982, p. 72).

[2] Idealismo e materialismo são correntes filosóficas que vem por discutir as crenças sobre o mundo em existência. No mundo que concebemos sentimos primeiramente nossa existência, que se compõe em duas partes: a primeira se refere à nossa visão como um corpo material, a segunda se refere a nos sentirmos como elemento de manifestações interiores como sentir, pensar etc. Isso seria os dois momentos em que o "eu" sente na sua existência. Dentro da filosofia esses dois momentos vão por constituir a formulação do pensamento na escola materialista e da escola idealista, respectivamente. A escola materialista vem por firmar que em todo o existente esta a matéria - o corpo, onde tudo que existe é resultado da percepção dos nossos sentidos e que o pensamento é resultado da matéria – o pensar seria atributo da matéria como todos os outros. A escola idealista vem por afirmar que sentimos em primeira instância a existência de nossas emoções, pensamentos e que o corpo ou qualquer coisa material consegue ser percebido porque o nosso pensamento – o "eu" o concebe como tal. Por exemplo, podemos perceber um fenômeno com os nossos olhos, mas o ato em si de ver, o fato como tal, não é material, não pode ser visto nem tocado. Esta escola toma como base o espírito, o pensamento. A matéria é por ela tomada como um acidente ou como corporificação do espírito. É dentro dessa base filosófica que encontramos uma dualidade nas visões que concebem espaço e tempo, uma visão intimamente ligada ao mundo das ideias, espaço e tempo para a formulação do conhecimento, das ideias e a outra tendo espaço e tempo como materialidade da ação do homem no mundo (HANSEN, 2000).

No ideaismo tem-se principalmentoe o entendimento de Kant e Hegel sobre espaço e tempo. Assim, buscamos trazer para a discussão as concepções destes com a finalidade de apresentar a importância dessas noções para a formulação do entendimento acerca do conhecimento, fundamental à espécie humana na sua experiência no/do mundo.

Propôs-se também trazer a contribuição de Einstein, que a partir da Teoria da Relatividade Restrita, que põe por terra a visão do espaço e tempo da Física clássica, emergindo a ideia no qual o espaço e o tempo são relativos de acordo com o referencial adotado. A ruptura apresentada por Einstein vem por contribuir para a construção da concepção materialista dialética do espaço e do tempo (espaço-tempo): tempo e espaço são visto a partir de uma perspectiva na qual estará atrelado à ideia de movimento da matéria.

Nessa dissertação a intenção não é prender-se a uma abordagem minuciosa, dos diversos postulados teóricos, acerca do tempo e do espaço desenvolvidos pela ciência. O que se pretendeu, todavia é estabelecer algumas considerações que julgam-se válidas para a análise e síntese da realidade que se busca conhecer e compreender: o Terminal do Cais de Santa Rita.

Nesse sentido, buscou-se discutir espaço-tempo na Geografia a partir de Milton Santos pelo fato do mesmo atrelar dentro da relação espaço-tempo, a produção técnica e o trabalho do homem na sociedade, colocando-os como centralidade. Ao pô-lo como centralidade não se nega e nem desconhece a contribuição dos demais pensadores da Geografia na compreensão dessas categorias, sem embargo a argumentação de Milton Santos compreende espaço e tempo juntamente com a realização do homem em sociedade a partir das técnicas e as feições que o trabalho adquiriu dentro desse espaço e do tempo, o que vaig permitir entender aspectos da sociedade contemporânea e configurar-se como ponto essencial aos fatos da pesquisa em tela.

1.1. Espaço e tempo em Kant e Hegel: o entendimento dessas categorias na concepção idealista.

A concepção de Kant e Hegel sobre espaço e tempo vem por fornecer o entendimento a cerca da importância epistemológica-cognitiva destas categorias para o homem. Kant e Hegel apresentam espaço e tempo como interpretação da razão. Embora Hegel não trate diretamente dessas categorias de espaço e tempo dentro do seu corpo teórico filosófico. Então, achamos essencial ao menos discutir a abordagem relacional apresentada por ele sobre essas categorias. Kant ao debruçar-se na discussão de tempo e espaço trata-os como aparato da razão e que torna possível a produção do conhecimento.

Para compreender espaço e tempo em Kant, tem-se que debruçar sobre a sua obra *A Crítica da Razão Pura*[3]. Conforme aponta Hansen, (2000), Kant buscará entender os limites a partir dos quais o conhecimento constitui-se como possível. Nela, Kant questiona as possibilidades do homem conhecer, e tenta responder a pergunta: *O que seria possível ao ser humano saber*? Para Hansen (2000, p.62) tentar responder essa pergunta reflete o contexto ao qual Kant estava inserido, visto que o mesmo

> (...) se lança a uma crítica ferrenha aos excessos cometidos pela razão no empreendimento do conhecer; a concepção de razão em vigor até Kant depositava uma confiança desmedida e pueril no poder de conhecimento da razão tomando como válido o conhecimento de uma razão que exorbitava seus próprios limites de conhecimento e nem sequer se questionava sobre seu efetivo potencial cognitivo, falando de Deus, de imortalidade da alma, de liberdade como se fossem passíveis de serem apanhados em conceitos. Kant procurará demonstrar na Crítica da Razão Pura, os limites a partir dos quais o conhecimento se torna possível.

[3] Kant na introdução de *A crítica da Razão Pura* vem por apresentar que "Não há dúvida de que todo o nosso conhecimento começa com a experiência; do contrário, por meio do que a faculdade de conhecer deveria ser despertada para o exercício senão através de objetos que toquem nossos sentidos e em parte produzem por si próprios representações, em parte põem em movimento a atividade do nosso entendimento para compará- las, conectá-las ou separá-las e, desse modo, assimilar a matéria bruta das impressões sensíveis a um conhecimento dos objetos que se chama experiência?" (KANT, 1983, *apud* Marçal, 2012, p.34). Cabe ainda ressaltar que Kant afirma, que essencialmente nem todo conhecimento tenha como ponto de partida a experiência, mas que seria possível "(...) acontecer que mesmo o nosso conhecimento de experiência seja um composto daquilo que recebemos por impressões e daquilo que a nossa própria faculdade de conhecimento (...) fornece de si mesma (...)" (idem).

A crítica que Kant lança vem apontar que “Deus”, “liberdade” e “imortalidade da alma” não podem ser considerados conceitos, visto que o homem tem a capacidade de falar sobre eles e inclusive de pensar sobre eles. Isso ocorre devido ao fato dos mesmos serem ideias possíveis à razão. Para Kant seria um equivoco, portanto tentar conceituar “Deus, liberdade ou imortalidade da alma, uma vez que são postulados pertencentes à razão prática” (HANSEN, 1999, p.62).

Kant considera que o conhecimento só se concretiza como possibilidade de ser conhecimento a partir de conceitos. Esses conceitos apenas se constituem como tal, porque apresentam dois aspectos: as intuições da sensibilidade e a referência da experiência[4]. São esses conceitos que viabilizam a produção do conhecimento.

> No momento em que um ser humano dotado de razão se lança ao empreendimento de conhecer, ele vai se deparar com algo que há e que vai se manifestar a ele. Essa relação estabelecida entre o ser humano racional e esse “algo” não é, para Kant, uma relação neutra ou sem vida, onde a razão se põe como uma ***távola rasa***[5] na qual são impressas as percepções que viram referências e representações. A razão possui um aparato cognitivo que constitui a sua estrutura e que faz da relação que é o conhecimento um momento criativo e construtivo da própria razão, à medida em que esta produz e aproxima referências, traduzindo-as na forma de conceitos, gerando assim o conhecimento. (HANSEN, 2000, p.63)

Sendo assim, espaço e tempo surgem como os elementos em que são essenciais à produção de qualquer tipo de conhecimento. Sem a mediação entre espaço e tempo, nenhuma percepção é possível. Kant apresenta espaço e tempo como formas *a priori* da sensibilidade projetadas sobre as coisas.

> Eles se encontram no âmbito da sensibilidade, pois são elementos que permitem o contato da razão com o que há e que primeiro organizam a experiência advinda da relação cognitiva: o espaço como organização externa e o tempo com organização interna dos objetos do conhecimento. (idem.)

[4] Entende-se por experiência tudo aquilo que fornece ao sujeito a possibilidade de conhecer já que a relação do homem no mundo ocorre a partir dos sentidos e, consequentemente, as experiências que o constituem.
[5] Grifo do autor.

É nesse sentido que concordamos com Serra (1984, p.4) quando ele afirma que: “para Kant (...) o espaço é uma representação necessária *a priori,* servindo de fundamento a todas as percepções exteriores.” Ao citar Kant, o referido autor ratifica que Kant apreende as categorias de tempo e espaço como essa representação ao formular a teoria de que “na matéria, as sensações carecem de regra e ordem e o pensamento, então cria a ordem, estabelece relações, ordena-as no espaço e no tempo, numa justaposição e numa sucessão” (1984, p.4).

Ainda em *A crítica da razão pura* Kant aponta que (1983 *apud* MARÇAL, 2012, p.39) para ele:

> O espaço não é um conceito empírico abstraído de experiências externas. Pois a representação de espaço já tem que estar subjacente para certas sensações se referirem a algo fora de mim. (...) O espaço é uma representação *a priori* necessária que subjaz a todas as intuições externas. (...) O espaço não é um conceito discursivo ou, como se diz, um conceito universal de relações das coisas em geral, mas sim uma intuição pura. (...) O espaço é representado como uma magnitude infinita dada. (...) A representação originária do espaço é, portanto, intuição a priori e não conceito.

Nesse trecho fica explícito que Kant compreende que o espaço não é concebido pela experiência simplesmente, nem surge a partir da percepção do sujeito “cogniscente” ao se relacionar com os objetos externos. Ao contrário disso, o espaço auxilia o sujeito a “intuir os objetos externos a si mesmo e distribuídos espacialmente” (MARÇAL, 2012, p. 39).

No que se refere ao tempo Kant (1983, *apud* MARÇAL, p.39) afirma que o tempo:

> (...) não é um conceito empírico abstraído de qualquer experiência. (...) O tempo é uma representação necessária subjacente a todas intuições. (...) Sobre essa necessidade *a priori* também se funda a possibilidade de princípios apodíticos das relações do tempo, ou de axiomas do tempo em geral. (...) O tempo não é um conceito discursivo ou, como se diz, um conceito universal, mas uma forma pura da intuição sensível. (...) A infinitude do tempo nada mais significa que toda magnitude determinada do tempo só é possível mediante limitações de um tempo uno subjacente.

Analogamente ao tempo, o espaço também se configura como uma instituição *a priori*. “O sujeito “cognoscente” não poderia perceber os objetos no tempo se a

sensibilidade não auxiliasse no exercício de gerir as informações apropriadas pela experiência" (idem., p. 39). Espaço e tempo seriam então, as categorias de entendimento da sensibilidade e que vão compor o processo cognitivo.

Assim, tempo e espaço em Kant são transcendentais, independem do homem para existir como tal. Contudo, o homem não existiria sem ambos, visto que as experiências humanas só acontecem dentro de um tempo e no espaço, servindo, também como condições para que essas experiências se desenvolvam.

Espaço e tempo constituem-se como conceitos essenciais para a construção do corpo da Filosofia de Kant sobre os elementos da razão, onde busca-se entender a construção do conhecimento essencial para a reprodução da vida humana. É Kant que vem conceber o tempo e o espaço como categorias filosóficas para a compreensão da realidade, sem estas, segundo ele, a existência não seria possível, visto que não se concebe nada antes ou depois sem o espaço e o tempo.

No que tange a discussão de espaço e tempo para Hegel, este os compreende, como elementos para a formulação do pensamento. Apesar de não tratar Espaço e tempo diretamente nas suas análises Hegel, faz usos dos mesmos no sentido de que ambos serviram de apoio para a formulação do seu sistema filosófico. Dessa forma, podemos então levantar uma abordagem substancial sobre os mesmos.

Na obra *Ciência da Lógica*, Hegel pretende compreender, em que o "Ser", pensou em seu primeiro momento, antes mesmo de ter criado a sua percepção sobre o mundo. (HANSEN, 2000), Para isso Hegel encarrega-se de entender o processo dialético que ocorre com o "Ser", sendo esse processo manifestado internamente (pela lógica) e externamente (pela história). Seria a compreensão do movimento que levou o "ser" a se efetivar enquanto natureza (lógica) e enquanto história (através do homem).

Segundo Hansen (2000, p.64) esse processo dialético ocorre:

> No que tange ao movimento interno, o Ser inicialmente se dá conta de seu vazio, de sua inefetividade, de seu nada; disso surge o devir, o vir-a-ser, o movimento de tornar-se algo e a necessidade de exteriorizar-se na forma de natureza e de humanidade. É assim que esse Ser, ou conceito, passa a adquirir efetividade, a deixar de ser um mero vazio para ser algo. Mas é

> quando assume a forma de consciência (humana) que esse “Ser” adquire um nível mais consistente de conhecimento com relação às suas próprias potencialidades, mediante a realização (atualização) destas através das instituições criadas pela consciência ao longo da história (família, sociedade civil, estado).

É nesse processo, que tempo e espaço apresentam-se com um significado dualógico: o primeiro enquanto o *lócus* e o momento onde o “Ser” acontece, se efetiva – possuindo um significado histórico, constituindo-se como a elementaridade que vem viabilizar a diferenciação do ser no seu movimento dialético – e também espaço e tempo configura-se como a substância do “Ser”, ou seja, o “Ser” é espaço e tempo (HANSEN, 2000). Essa condição substancial configura a constituição ontológica, existindo independente da razão.

Destarte, espaço e tempo dentro da concepção idealista encontra-se apresentado como elementos independentes da razão na construção do conhecimento conforme Kant e da própria constituição do “Ser” – interno e externo – dentro de uma base referencial e ontológica, em conformidade com as ideias de Hegel. Ambos vêm, portanto, apreender a importância teórica que tempo e espaço constitui para o homem e que os mesmos configuram-se como essenciais a vida do homem, tanto na compreensão de si quanto na formulação das ideias sobre as coisas que o cerca.

1.2. Espaço e tempo como a materialidade em movimento: a visão materialista dialética.

Diferente da concepção idealista do tempo e do espaço, a visão materialista vem por compreender que espaço e tempo são propriedades essenciais da matéria, espaço e tempo só podem existir ligados à matéria numa relação de infinidade. “(...) Na abordagem materialista dialética, a essência do espaço e do tempo é compreendida como a matéria em movimento.” (BRAGA, 2013, s/p). A matéria seria, portanto a manifestação do espaço e do tempo em movimento. Essa relação de

infinidade encontra-se fundamentada no movimento, visto que não existe matéria sem movimento. Segundo Gomes (1991, p. 52-53):

> (...) como a matéria possui um movimento absoluto e um repouso relativo e se acha dividida em um conjunto de formações materiais, específicas (particulares), é evidente que o conceito de espaço esta atinente à extensão dessas formações, à relação entre elas, bem como as demais relações com outras circundantes. A duração existencial dessas formações e o seu correspondente relacionamento com as demais – anteriores e posteriores – define o tempo. Em virtude da rotatividade dialética dessas formações o espaço e o tempo sempre se reproduzem em novos valores.

Diante do que o trecho acima vem apresentar tem-se o entendimento do espaço e do tempo a partir do desenvolvimento do movimento da matéria na sua forma e duração, desta maneira o constante movimento de modificação da matéria vai por configurar a possibilidade do espaço se reproduzir de forma contínua (GOMES, 1991). Sendo assim, espaço e tempo acabam se configurando como realidades “objetivas, independentes da consciência humana” (OLIVIERA, 1982, p.93), divergindo da visão de espaço e tempo dos idealistas que os apreendiam a partir do mundo das ideias e que a matéria como uma abstração e não como uma realidade objetiva do mundo.

Ao considerar a matéria em movimento a vertente materialista dialética entende que esse movimento implica na sua transformação. Ao passo que a transformação da matéria ocorre, tem-se a coexistência de fenômenos no espaço mantendo-se no tempo. Sendo assim, Gomes (1991, p.52) salienta que:

> (...) Na concepção filosófica do materialismo dialético, espaço e tempo são duas dimensões de uma mesma realidade: a materialidade do mundo. Não há matéria fora do espaço e do tempo, como também não há espaço e tempo fora da matéria. Eles são inseparáveis e, pelo fato de não existir matéria sem movimento, fazem parte da dinâmica [de transformação] da matéria. O espaço se reproduz indefinidamente como novo espaço e o tempo como no tempo.

É nesse sentido, que se entende a existência da relação espaço-tempo. Ambos caracterizam-se como as dimensões, que em constante movimento dar-se-á a materialidade do e no mundo. A realidade, portanto não pode ser entendida apenas pelo seu caráter espacial, descontextualizada do seu caráter temporal

(SPOSITO, 2004). O entendimento dessa relação dialética e do espaço e do tempo fundamenta-se a partir da Teoria da Relatividade Restrita de Einstein, rompendo com a visão de tempo global elaborada pela visão mecanicista de espaço e tempo de Newton. O entendimento de Newton de espaço e tempo vem interpreta-los como independentes do movimento, sendo multáveis e não relacionarem-se entre si. Segundo Gomes (1991) o espaço e tempo em Newton eram simultaneamente objetivos e absolutos, intendidos de serem independentes da matéria[6].

Antes da Teoria da Relatividade Restritiva pensava-se que o tempo fluía regularmente no espaço, que era uniforme, homogêneo, porém a teoria veio apontar que o tempo flui de modo irregular e que muda seu ritmo e o espaço possui determinada estrutura. Espaço e tempo para Einstein são conceitos relativos em relação aos sistemas que estão inertes e que estão sendo levados em consideração.

Um exemplo seria: se um observador estivesse em repouso e o outro em Movimento Retilíneo Uniforme em relação a ele, o tempo e o espaço não coincidem mais para esses observadores. Para quem está em movimento, o tempo passa mais devagar e visto que o espaço se contrai. Isso seria válido em qualquer velocidade, mas dificilmente seria perceptível em velocidades pequenas. Einstein vem utilizar a velocidade da luz como parâmetro, visto que:

> (...) o único meio de informação que temos sobre o que acontece no tempo é a luz: uma estrela afastada no espaço está igualmente afastada no tempo, para chegar até nós, levará um tempo proporcional à distância por ela percorrida (PIETTRE, 1997, *apud,* SPOSITO, 2004, p. 99).

Para formular essa teoria e verifica-la empiricamente Einstein valeu-se da métrica de Minkowski que:

> (...) constitui-se um sistema de interpretação, uma teoria, que considera que o tempo e o espaço, segundo não apenas as três coordenadas clássicas do cartesianismo (x, y e z), mas uma quarta coordenada, que é a coordenada t, que varia quando a análise se baseia na velocidade da luz. (idem.)

[6] Nesse caso para Newton o espaço não muda, o tempo flui de forma uniforme, independente do que se passa com os corpos que ocupam o espaço e que perduram no tempo. Segundo Ray apud Braga (2013, s/p) A Teoria da relatividade "(...) rompe com a perspectiva do tempo global da física newtoniana, segundo o qual tudo no universo se move juntamente ao mesmo tempo".

A luz é tida como referência visto que ela relativiza suas dimensões porque, teoricamente, pode chegar em momentos distintos para diferentes observadores. (PIETTRE, 1997, apud, SPOSITO, 2004) Cabe também apontar que a luz traz as informações do passado, e isso o torna irreversível[7]. Ao tratar espaço e tempo dessa forma Einstein veio apresentar que a matéria movimenta-se a partir do eixo tridimensional que compõem o espaço – comprimento, altura e largura – dentro da dimensão temporal – o quarto eixo –, do passado para o futuro, visto que não é possível retroceder no tempo. Nesse sentido, Oliveira (1982, p.107) aponta que:

> A teoria da relatividade veio demonstrar de forma clara e objetiva a unidade, a diversidade e a interdependência do espaço e do tempo (...). Tempo e espaço se acham, pois, indissoluvelmente unidos ao movimento da matéria, ao movimento, concebido no sentido materialista dialético, não como estados particulares de coisas ou fenômenos particulares, mas como forma universal de ser da matéria; acha-se igualmente unido ao movimento concebido como transformação, como desenvolvimento, que inclui o nascimento do novo.

Na concepção materialista dialética de espaço e tempo entende-se que estes traduzem a materialidade do mundo, visto que tudo que existe no mundo é resultado da matéria em movimento. “A matéria em movimento que vai se transformando os seus estados e ao mesmo tempo, vai mantendo particularidades que são base para novos estados” (BRAGA, 2013, s/p). Para as Ciências Sociais espaço e tempo seria o *lócus* da materialização da ação do homem e da constante transformação dessa materialização. A teoria da relatividade restritiva ergue uma concepção de tempo e espaço que acaba por influenciar a discussão de tempo e espaço nas diferentes ciências e de diferentes formas, inclusive na Geografia[8].

Cabe pontuar que na Geografia a discussão da relação espaço-tempo vem sempre por permear as discussões acerca do entendimento da formação do espaço.

---

[7] Pode ser até contraditório considerar o tempo como relativo, mas afirmar que o mesmo é irreversível. SPOSITO (2004) aponta que mesmo relativizando o tempo em relação à posição da pessoa no espaço pode se considerar a reversibilidade do tempo, mas “quando se considera a luz como elemento que traz as informações passadas, aí o tempo se torna irreversível” (Idem, p.99).

[8] Sposito (2004) aponta que os estudos mais avançados dos físicos, principalmente, vão condicionar as ideias de espaço e tempo e vai influenciar direta ou indiretamente das concepções das diversas ciências sobre estas categorias. Para ele: “O cotejo das diferentes ideias, especialmente aquelas derivadas dos estudos mais avançados, realizados a partir das observações do universo feitas pelos físicos, sem dúvida vai condicionando a ideia de espaço e tempo e, vai influenciando de mesmo que de maneira não palpável, os seus enfoques e as diferentes determinações que podem afetar diretamente uma concepção (SPOSITO, 2004, p.100).

Essa relação, nos estudos geográficos é apresentada de maneiras distintas, porém destaca-se “os processos históricos, ora relacionais, no entanto, trata-se sempre, de traços do tempo histórico e do [tempo] [9] coexistente através das relações sociais” (SAQUET, 2006, *apud* BRAGA, 2013, s/p) de modo que ora possam evidenciar os períodos históricos ora as relações sociais, econômicas e culturais.

Sendo assim, se vem apontar que a visão materialista sobre o tempo e o espaço fundamentará a concepção de espaço e tempo desse trabalho, visto que se acredita que espaço e tempo reproduzem o movimento da matéria. Esse movimento é conduzido principalmente pelo trabalho do homem na sociedade a partir da técnica. Nesse sentido, a técnica vem por materializar o espaço e o tempo no mundo, por isso elegemos o trabalho do Professor Milton Santos para traçarmos uma análise sobre tempo e espaço na Geografia.

1.3. Espaço-tempo na Geografia: uma discussão centrada na técnica como materialização da ação do homem, uma abordagem a partir de Milton Santos.

Na Geografia, Milton Santos é um dos pesquisadores que mais avançou na busca epistemológica da concepção de espaço e espaço-tempo. Milton Santos apresenta nas suas discussões essas categorias como variáveis básicas à análise e a síntese geográfica. Estamos nos referindo a essas categorias a partir da relação espaço-tempo visto que Santos vem considerar que espaço e tempo são categorias indissociáveis, para análise da realidade[10], mas, aponta que a relação espaço-tempo na Geografia não pode ser analisada como um princípio da física.

> É menos certo – ou quase incerto – que possamos mecanicamente transcrever esse raciocínio para um a disciplina histórica como a Geografia. Em uma Geografia do movimento, espera-se em primeiro lugar, reconhecer o encontro de um tempo real e de um espaço real (SANTOS, 1996, p.31).

[9] Grifo nosso.

[10] O que se tem na verdade não é análise da realidade, pois a realidade é sempre mais rica e dinâmica do que as análises que são feitas sobre ela. O que se tem é uma visão de conjunto dos fatos, que sao sintetizados e assim se tem a ideia da “realidade” (KONDER, 2003).

É nesse sentido que Santos (1980, p.205) vem entender que no real:

> Tudo o que existe articula o presente e o passado, pelo fato de sua própria existência. Por essa mesma razão articula igualmente o presente e o futuro. Desse modo um enfoque espacial isolado ou um enfoque temporal isolado são ambos insuficientes. Para compreender qualquer situação necessitamos de um enfoque espaço-temporal.

Entendendo tempo e espaço como uma unidade relacional defende-se que:

> Por tempo vamos entender (...) o transcurso, a sucessão dos eventos e sua trama. Por espaço vamos entender o meio, o lugar material da possibilidade de eventos e lugares. (SANTOS, 1996, p. 41).

E Para que tempo e espaço sejam conversíveis, “o ponto de partida é a sociedade humana realizando-se. Essa realização dar-se sobre uma base material: o espaço e seu uso, o tempo e seu uso, a materialidade e suas diversas formas, as ações e suas diversas feições” (SANTOS, 1996, p 42).

Para Santos (1996) essa unicidade entre tempo e espaço é essencial para entende-los como representação da materialidade da ação do homem. Ele afirma que inerente ao espaço existe a matéria, mas para o tempo a materialidade ocorrerá a partir das técnicas:

> A técnica entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas, de um lado dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então, essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época. Ao longo da história, as técnicas se dão como sistemas, diferentemente caracterizados. É por intermédio das técnicas que o homem, no trabalho realiza essa união entre espaço e tempo. (...) As técnicas são datadas e incluem tempo, qualitativamente e quantitativamente. As técnicas são uma medida de tempo: o tempo do processo direto do trabalho, o tempo da circulação, o tempo da divisão territorial do trabalho e o tempo da cooperação (SANTOS, 1996, p.33-34).

As técnicas seriam a “história embutida” e permitem a empiricização do tempo, visto que o espaço apresenta-se conferido de técnicas distintas e que coexistem num mesmo tempo. Santos afirma que as técnicas carregam a história e

a materialização da ação do homem no espaço, salientando que “(...) a maneira como a unidade entre tempo e espaço vai dando-se, ao longo do tempo, pode ser apreendida através da história das técnicas (...)” (SANTOS, 1985, p.49).

Ao pensar no tempo, Santos (1996) o concebe partir de duas dimensões: a diacronia – o tempo histórico –, a dimensão de que o tempo flui e que consequentemente vem por compor-se como o tempo da sucessão dos fenômenos ao longo do tempo; e a sincronia que se refere à sobreposição de tempos, as coexistências, ou seja, os diferentes usos do tempo. É nesse sentido que os fenômenos apresentaram um caráter sucessivo e concomitante, o tempo se conforma tanto como a partir das sucessões quanto das coexistências.

> O tempo como sucessão, o chamado tempo histórico, foi durante muito tempo considerado como uma base do estudo geográfico. Pode-se, todavia, perguntar se é sempre assim, ou mesmo se, ao contrário o estudo geográfico não é muito mais essa outra forma de ver o tempo como simultaneidade: pois não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja idêntico para todos os homens, empresas e instituições. Pensamos que a simultaneidade das diversas temporalidades sobre um pedaço da crosta da Terra é que constitui o domínio propriamente dito da Geografia. Poderíamos mesmo dizer, com certa ênfase, que o tempo como sucessão é abstrato e o tempo como simultaneidade é o tempo concreto, já que é o tempo de vida de todos (SANTOS, 1996, p.104).

Diante disso, entende-se que os diferentes usos do tempo, portanto vão apontar para uma heterogeneidade de produção da materialidade no espaço. O espaço, dessa forma reúne as diversidades de possibilidades de uso do tempo e do próprio espaço. (SANTOS, 1996). A diversidade de tempos vão configurar as diferentes vivências da sociedade. Braga (2013, s/p.) aponta que é “essa diversidade de tempos, que resulta nas desigualdades, nas hierarquias da vida social, porém existe uma sincronia entre eles”. Braga citando Santos (1996 *apud* Braga 2013, s/p.) continua: “todos estão agindo conjuntamente, com objetivos particulares, que se diluem com um objetivo em comum, que é a vida social”.

As técnicas ao permitirem o tempo adquirir sua dimensão empírica, vai então possibilitar – a sincronia e a diacronia existirem no espaço concomitantemente – a visualização dessa heterogeneidade dessas hierarquias. Essas hierarquias podem

ser assimiladas a partir das rugosidades, visto que se configuram como a materialidade dos tempos sincrônicos e diacrônicos.

Ao periodizar o tempo, Milton Santos (1996) *em A Natureza do espaço* trilhou amplamente uma discussão sobre o desenvolvimento técnico como forma de historicizar. Para isso, Santos aponta que:

> (...) A técnica nos ajuda a historicizar, isto é, a considerar o espaço como fenômeno histórico a geografizar, isto é, a produzir uma Geografia Histórica. Assim pode-se produzir uma epistemologia geográfica de cunho historicista e genético, e não apenas historicista e analítico.

Nesse sentido, Santos (1996) vem propor os sistemas técnicos, que compreende a vida social a partir do desenvolvimento da técnica, configurando os sistemas técnicos como: meio natural, meio técnico e meio técnico-científico-informacional. No meio natural ou pré-técnico o homem tinha na natureza elementos fundamentais ao exercício da vida (SANTOS, 1996). Ao considerar o meio natural como pré-técnico compreende-se que as transformações impostas à natureza, consideram-se como técnica. Sendo assim, não há distinção entre técnica e natureza. O tempo e o espaço encontram-se intimamente relacionado com a dinâmica da natureza.

Já no meio técnico tem-se o surgimento de um espaço maquinizado. Os objetos que formam esse meio “não são apenas, objetos culturais; eles são culturais e técnicos, ao mesmo tempo” (SANTOS, 1996, p.158). Quanto aos objetos no meio técnico, Santos pontua que (Ibidem.):

> Os objetos técnicos e o espaço maquinizado, são o lócus de ações “superiores”, graças à sua superposição triunfante às forças naturais. Tais ações são consideradas superiores pela crença de que ao homem atribui novos poderes – o maior dos quais é a prerrogativa de enfrentar a natureza, natural ou já socializada, vinda do período anterior, com instrumentos que já não são prolongamento do seu corpo (...) Utilizando novos materiais e transgredindo a distância, o homem começa a fabricar um tempo novo (...) Os tempos sociais tendem a se superpor e contrapor aos tempos naturais.

O que Santos (1996) vem afirmar é que no meio técnico, o espaço e o tempo adquirem a dimensão da produção humana a partir do uso dos objetos técnicos. A

empiricização do tempo e do espaço encontra-se atrelada a evolução da dinâmica das relações do homem com o seu meio que vem se manifestar numa contraposição em relação ao espaço e tempo da natureza.

Quanto ao meio técnico-cientifico-informacional Santos (1996) argumenta que nele revela-se a simbiose entre técnica e ciência, ocorrendo sob a égide do mercado, que graças a essa simbiose, implica a transformação do mercado globalizado[11], que agora vem por elevar a patamares superiores o seu nível de integração espacial e a velocidade na circulação de informações, pessoas e mercadorias. Com o desenvolvimento tecnológico as informações agora circulam com uma maior rapidez, que de certa forma representa uma aceleração – do uso – do tempo, acarretando o que Harvey vem por formular como a compressão do espaço pelo tempo.

Quando Harvey (2013) fala da compressão espaço-tempo, ele se refere ao processo desencadeado pela evolução técnica das redes, principalmente das redes de comunicação, onde a informação e a comunicação fluem numa velocidade que faz com que as distâncias se encurtem. Esse encurtamento dar-se no sentido de que a informação vai apresentar uma fluidez de circulação, onde a mesma percorre uma grande distância em pouco tempo, acarretando um uso mais rápido do tempo para sua propagação. Chega-se num estágio onde

> (...) as informações são (...) processadas numa velocidade inimaginável em outras épocas; fatos vividos num lugar ermo do planeta chegam em milésimos de segundo até nós via satélite; parece já não haver distâncias (...)(HANSEN, 2000, p.54).

A aparente sensação da “inexistência de distâncias” vai referenciar a o e sentimento que se tem por um mundo globalizado, todavia o mundo globalizado se efetiva somente porque

> (...) Os sistemas técnicos criados recentemente se tornaram mundiais, mesmo que sua distribuição geográfica seja, como antes, irregular e o seu

[11] Acreditamos que desde as grandes navegações – a partir do século XV – existe um mercado global, onde as trocas realizadas entre as colônias e os colonizadores (Metrópole) vinham por caracterizar nessa época o embrião do mercado global contemporâneo.

> uso social seja, como antes, hierárquico. Mas, pela primeira vez na história do homem defrontamo-nos com um único sitema técnico, presente no Leste e no Oeste, no Norte e no Sul, superpondo-se aos sistemas técnicos precedentes, como um sistema técnico hegemônico, utilizado pelos atores hegemônicos da economia, da cultura, da politica. (...) Esse é um dado essencial do processo de globalização, processo que não seria possível se não houvesse essa unicidade. (...) Hoje, o principio do mundo é a sociedade mundial. Então chegamos a essa ideia de mundo-mundo de uma verdadeira globalização da Terra, exatamente a partir dessa comunidade mundial, impossivel sem a mencionada unicidade das técnicas, que levou à unificação do espaço em termos globais e à unificação do tempo em termos globais. O espaço é tornado único à medida que os lugares se globalizam. Cada lugar, não importa onde se encontre revela o mundo (no que ele é mass no que ele também não é), já que todos os lugares são sucetiveis a intercomunicação. (SANTOS, 1996, p.39-40)

Milton Santos vem por afirmar, que hoje, devido ao desenvolvimento do sistema técnico temos um espaço e tempo globalizados. A unificação do espaço se dá pela comunicação entre os espaços do globo, já no que se refere ao tempo tem-se a convergência dos momentos visto que o que acontece em qualquer lugar do mundo pode ser comunicado a qualquer outro lugar. Santos (1996) aponta que a unificação do espaço na sociedade global vai replicar na unificação do tempo, todavia esse tempo também é unificado "(...) pela generalização de necessidades fundamentais à vida do homem, de gostos e desejos tornados comuns em escala do mundo" (O. IANNI, 1992 *apud* SANTOS, 1996, p.40).

Santos (1996) ainda alega que teem-se a ideia de espaço globalizado por conta da quebra de " barreiras" principalmente pela comunicação e de tempo glogal, como o tempo do mundo, mas que esse tempo não é mundial. Tem-se apenas "um relogio mundial", o relógio dos atores hegemônicos. Santos (1996) pontua que para o homem comum o mundo concreto seria a cidade, sobretudo a metropóle. Para Santos (1996, p.78) "a noção de sociedade global, noção abstrata, ganha concretude na cidade, onde os homens e a produção se dão em sistemas, e onde os objetos e lugares também são sistemas". E continua:

> O tempo se dá pelos homens. O tempo concreto dos homens é a temporalização prática, movimento do mundo dentro de cada qual e, por isso, interpretação particular do tempo por cada grupo[12], cada classe social, cada

[12] A vida em sociedade é justamente a sincronia entre o tempo de cada grupo social e consequentemente a sua forma de apreensão no espaço.

> individuo. A cidade é o lugar onde o mundo se move mais; e os homens também (SANTOS, 1996, p. 79).

O desenvolvimento da ciência e da técnica no meio tecnico-cientifico-informacional ao passo que vem por conformar um tempo globalizado vem por também vem por influenciar na velocidade do uso do tempo. Os obejtos técnicos vão possibilitar uma maior velociadade tanto na realização de tarefas quanto na comunicação e no deslocamento de pessoas/mercadorias e informações.

Da mesma forma-ter-se-a aumento da velocidade da produção de mercadorias. A mecanização e – futuramente – automação dos sistemas de produção vêm por consolidar o aumento da produção em massa, da elaboração cada vez maior de produtos e de novos produtos. Em consonância com esse processo de aceleração do uso do tempo para a produção tem-se o aumento da velocidade das trocas, principalmente do consumo, e do crescimento da indústria.

Nesse contexto, a cidade – principalmente a metrópole – irá adquirir uma importância impar, visto que grande parte da população reside nela, possibilitando a realização da produção, das relações de produção, do consumo e da reprodução do capital. Do mesmo modo, a vida social reproduz a emergência em cada vez mais usar o tempo no sentido de produzir capital, visto que sem ele não se consegue reproduzir como individuo, diante das novas demandas de consumo. Da mesma forma que a cidade se reproduz

> (...) continuamente, como condição geral do processo de valorização gerado pelo capitalismo no sentido de viabilizar os processos de produção, distribuição, circulação, troca e consumo e, com isso, permitir que o ciclo do capital se desenvolva e possibilite a continuidade da produção, logo, sua reprodução (CARLOS, 2001, p.15).

É nesse cenário em que a cidade adquire essa importância e conjuntamente com a evolução técnica ter-se-á uma nova conformidadade na práxis social. Harvey (2013) relaciona essas novas experiências – contidas na práxis social – frente ao tempo e ao espaço – como um sentimento qualificado – como pós-moderno. Nessa fase, o capitalismo assume uma preocupação maior com a produção de signos e

imagens do que com a produção da mercadoria em si. Afinal, a fotografia tem o poder de transmitir diversos conceitos e ideias – as impressões de qualidade, credibilidade, confiança, respeitabilidade e principalmente *status*.

A indústria cultural terá relevante papel nesse sentido, visto que acaba por difundir e possibilitar o acesso a informações e bens culturais a toda a sociedade – sendo os gostos manipulados pelas imagens criadas pela mídia. Seria, portanto a criação de um mercado de massa, manipulado desencadeando uma efetiva aceleração no ritmo de consumo [13].

Por outro lado a mercadoria não vem por apresentar mais a durabilidade do que as de décadas anteriores, e concomitantemente, se tem o o desenvolvimento de novas tecnologias vão desenvolver mercadorias cada vez mais diferenciadas num curto período de tempo, acarretando na obsolescência das mercadorias com maior rapidez. A esse processo tem-se o nome de obsolescência programada, que vem por assegurar cada vez mais o consumo e a busca por produtos/mercadorias mais modernas, diante do estimulo proporcionado pela indústria cultural e a mídia – conforme apontado anteriormente.

Cabe ainda salientar que Harvey (2013), ao falar em sociedade pós-moderna, não endossa nenhuma tese sobre o surgimento de uma sociedade pós-capitalista ou pós-industrial. Ao contrário disso, Harvey (2013) vem apontar que a sociedade capitalista vem por se fortalecer, mas sob a égide de um capitalismo global, sem fronteiras. Para Hansen (2000, p.57-58):

> A globalização hoje tão propalada e comentada nada mais é do que o efeito de uma caminhada gradativa ocorrida na modernidade, principalmente via desenvolvimento do capitalismo, que tem como pano de fundo a potencial ampliação do espaço de ação humano mediante a otimização do tempo, ou seja, que o ser humano possa produzir e construir cada vez mais seus projetos em um período de tempo o mais reduzido possível.

[13] Ao pensar indivíduo como um ser – somente – ingênuo diante do poder da mídia em manipular, faz transparecer um determinismo – o sujeito seria condicionado a tudo o que lhe fosse exposto, entendendo-o como desprovido de censo crítico, porém não deixamos de reconhecer a grande influência exercida pela indústria cultural e pela mídia, no sentido de criar símbolos que estimulam o consumo.

O trecho acima vem apontar que essa nova ordem na *práxis* social vem também por influenciar o cotidiano dos indivíduos e as suas práticas sociais, a vida ela vai também refletir esse novo uso do tempo. O cotidiano vem por configurar-se como um conjunto de atividades a serem repetidas diariamente de forma cada vez mais eficaz, a fim de aperfeiçoar o tempo gasto em cada atividade e para que se produza trabalho de forma cada vez mais rápida.

Diante do exposto até aqui se busca agora traçar uma breve análise sobre o uso do tempo e do espaço combinado a um importante aspecto da *práxis* social: o trabalho. Entendemos que o trabalho configura-se como uma centralidade a ser considerada para essa dissertação, visto que o mesmo possibilita tanto que as relações de produção e a produção em si sejam possíveis, quanto possibilita a reprodução econômica e social dos indivíduos.

Não se coloca aqui o trabalho como o único elemento da prática social[14] relevante para os estudos na Geografia, mas para o objeto de estudo dessa dissertação o mesmo configura-se como um dos propulsores que desencadeiam a dinâmica do objeto em estudo. Não se tem aqui a pretenção de entender a vida social apenas a partir do trabalho, mas coloca-lo como ponto central a ser analisado.

1.4. Os contornos da sociedade contemporânea: a sociedade do consumo e do trabalho.

A sociedade contemporânea emerge de um caleidoscópio de transformações técnicas que vem acontecendo ao longo do ultimo século, e que estão intimamente

[14] Compreende-se que no mundo moderno a prática social é constituida pela contradição entre a produção do espaço relacionado em função das necessidades econômicas e políticas e ao mesmo tempo para reprodução do espaço da vida em sociedade, a vida social. Segundo Carlos (2001, p.18) "No primeiro caso a reprodução do espaço se dá pela imposição de uma racionalidade técnica assentada nas necessidades impostas pelo desenvolvimento de acumulação que produz o espaço como condição/produto da produção, revelando as contradições que o capitalismo suscita em seu desenvolvimentoo, o que impões limites e barreiras de sua reprodução. No segundo caso a reprodução da vida (...) se realiza na relação contraditória entre necessidade/desejo, uso e troca, identidade e não-identidade, estranhamento e reconhecimento, que permeia a prática socioespacial". Por isso enfatiza-se que não se pretende reduzir a prática social apenas relacionada à sua conotação econômica/política, mas pô-la como centralidade. Ainda, cabe salientar que esses dois aspectos se interleacionam e se influenciam.

relacionadas com o desenvolvimento do capitalismo sobre a égide da ordem e do controle pelo consumo (BAUMAN, 2001).

Esse caleidoscópio de transformações permitiram a construção e consolidação de um modo de vida urbanizado e permeado por valores “escravos da ordem capitalista” e do consumo exacerbado, de uma vida social onde cada vez mais se busca a eficiência do uso do tempo para o trabalho que vem possibilitar o consumo. Nessa configuração social o consumo passa a ser entendido como (...) um tecido relacional, não só de práticas discursivas, mas de agenciamentos coletivos (...) (BALESTRIN; STREY; ARGEMI, 2008, p.127).

Segundo Bauman (2001), o capitalismo vivenciado pela contemporaneidade vem por construir e consolidar uma sociedade de consumidores – chamada por Lefebvre (1991; 2008) de “sociedade burocrática de consumo dirigido”. Dentro dessa sociedade ter-se-á o de modo vida em que as relações sociais serão permeadas por um sistêmico um estímulo à satisfação das necessidades que o próprio sistema cria nos sujeitos – que ao fetichizar as mercadorias tornam-se objetos – e, simultaneamente, à sensação de que persiste em sempre ter necessidades por satisfazer.

A sociedade burocrática de consumo dirigido se cristaliza com a manutenção das relações de produção capitalistas, visto que essas relações vêm por dominar o espaço, o cotidiano dos indivíduos e as relações sociais (LEFEBVRE, 1991). O espaço – sendo este o espaço urbano, os espaços de lazeres, os espaços reconhecidos educativos, os da cotidianidade, configura-se como lócus da (re) produção das relações sociais por e pelo consumo.

Bauman (2001) procura dar contornos a essa sociedade moderna – que aqui reconhecemos como a sociedade do consumo dirigido – ao caracterizar o contexto econômico, político, social ao que ele denomina de “modernidade líquida”. A referida expressão identifica plenamente o caráter das mudanças a serem empreendidas. Essas mudanças vem configurar-se como o rompimento com as concepções tradicionais a respeito das práticas cotidianas.

Ainda segundo Bauman (2000), essas práticas cotidianas tornam-se voláteis, as relações humanas não são mais tangíveis, e a vida em conjunto é cada vez mais inconsistente. O fenômeno da globalização e o desenvolvimento técnico, que segundo HARVEY (2013) permitiu a compressão do espaço/temporal, – que significaria falar das novas tecnologias, da aceleração do tempo, da fragmentação/integração do espaço e das coletividades, provocando o crescimento do individualismo – contribuíram para a consolidação dessa volatilidade.

A compressão do espaço, ditado pela feroz velocidade e fluidez no espaço, é organizada de acordo com as lógicas de acumulação do capital. A aceleração do tempo encontra-se intimamente relacionada como aumento da velocidade de produção, sendo esta paralela à velocidade das trocas, do consumo e do crescimento da indústria (Harvey, 2013).

A reprodução dessa nova configuração do espaço e do tempo, que permite a ampliação da reprodução do capital e da mais valia, é tecida dentro do âmbito das cidades. Marx (apud LEFEBVRE, 2008) ao desenvolver sua argumentação acerca da formação da mais-valia afirma que a mesma tem origem no campo, mas na medida em que com o avanço técnico a produção artesanal e futuramente a produção industrial se desloca para a cidade, e sendo assim, a cidade torna-se o lócus principal da realização e reprodução da mais-valia. A mais valia na cidade “desempenha um papel cada vez mais importante. O que define uma função essencial e, no entanto, desconhecida (despercebida), da centralidade urbana no modo de produção capitalista” (LEFEBVRE, 2008, p.32).

Dentro dessa sociedade de consumo, o trabalho, o ofício de labutar, é o elemento da vida social que dentro dessa lógica do capital adquire uma dimensão importante. O labutar permite que o homem tenha a possibilidade de reproduzir-se socialmente e porque não afirmar reproduzir a mais-valia. Marx (1983, p.141) afirma que: (...) a força de trabalho só existe como disposição do indivíduo vivo. Sua produção pressupõe, portanto, a existência dele. Dada a existência do indivíduo, a produção da força de trabalho, consiste em sua própria reprodução ou manutenção.

Nesse viés socioeconômico o uso do tempo vai sendo aprimorado, no sentido de que a tecnologia – produto da evolução técnica – vem por potencializar a vida útil

– a vida relacionada com a produção e trabalho –, o tempo utilizado para o trabalho, por exemplo. A partir do desenvolvimento, da rede de iluminação e principalmente da rede de transportes bem como das infraestruturas urbanas amplia-se o tempo para produção ou de oferta de serviços visto que a luminosidade não será mais um “empecilho” que reduz o uso do tempo.

Esse cenário vem então por traduzir a essência da metrópole, a essência do fenômeno urbano, onde a lógica da técnica superpõe à lógica da natureza, onde o ritmo acelerado da metrópole perpassa pela vida da sociedade a ela associada e vice e versa. A técnica vem por permitir que o uso tempo do seja redimensionado não só no sentido de aceleração, mas também que seja ampliado – não estando mais atrelado à dinâmica do dia e da noite.

A metrópole reflete esse uso do tempo e do espaço pela sua vitalidade. A vitalidade diz respeito a oferta de serviços, os fluxos desencadeados pela organização territorial da cidade e o ir e vir da população dentro do território metropolitano. Durante o dia essa vitalidade metropolitana vai reflefir o comportamento da sociedade a ela associada, bem como os processos econômicos, políticos e socias que nela se constitui.

Essa vitalidade em determinados horários, como a madrugada, é reduzida, mas não deixa de existir. Por outro lado, a existência dessa vitalidade, mesmo que reduzida, é reflexo dos distintos usos do tempo e do espaço que foram possibilitados pela técnica através do desenvolvimento das redes de transporte, iluminação etc. Podemos utilizar como exemplo as pessoas que durante a madrugada enxergam a oportunidade de reprodução da sua mão-de-obra enquanto que outras pessoas encontram-se dormindo ou a presença do transporte coletivo na madrugada com a finalidade de atender a demanda, mesmo que reduzida, de passageiros.

O trabalho noturno é reflexo dessa conjuntura proporcionada tanto pela ampliação da vida útil quanto pela aceleração da produção nas fábricas e também pela necessidade de reprodução social dos indivíduos. Aos poucos o trabalho noturno foi deixando de existir apenas nas indústrias, hospitais, serviços de

emergência e segurança como os bombeiros e policiais e foi atingindo o setor de serviços[15], por exemplo.

Bares, restaurantes, shopping centers, supermercados oferecem serviços em horários diferenciados, visto que para atender suas necessidades cada vez mais os indivíduos trabalham, e buscam aperfeiçoamento profissional investindo em formação continuada – que geralmente acontece após o expediente de trabalho estendendo a vida útil do cotidiano – e também os horários dos postos de trabalho são mais flexíveis, indo além do horário tradicional das 9 h às 17h.

Nesse momento, propõe-se reavivar as discussões que foram traçadas anteriormente sobre a ideia de sincronia e diacronia, elaborada por Santos (1996). Trazer para o entendimento do tempo na sociedade contemporânea a partir das sincronias e diacronias compreende-se que em cada porção do espaço encontra-se concomitantemente a diacronia, ou eixo das sucessões, a sincronia, ou eixo das coexistências e que a técnica vem por desencandear uma conjuntura em que cada vez mais as sincronias e diacronias se tornem mais complexas. Existe, portanto o tempo da multiplicidade de atores e ações

> (…) cada lugar, [onde se tem] os sistemas sucessivos do acontecer social distinguem períodos diferentes, permitindo falar de hoje e de ontem. Este é o eixo das sucessões. Em cada lugar, o tempo das diversas ações e dos diversos atores e a maneira como utilizam o tempo social não são os mesmos. Já no viver comum de cada instante, os eventos não são sucessivos, mas concomitantes. Temos aqui o eixo das coexistências (SANTOS, 1996, p. 159).

[15] Castells vem categorizar os serviços como: “serviços de distribuição referem-se tanto às atividades de comunicação quanto às de transporte, bem como à s redes de distribuição comercial (atacado e varejo) (CASTELLS, 2001, apud ANDRADE, 2005, p.55)”; serviços relacionados à produção” refere-se mais diretamente àqueles serviços que parecem ser insumos cruciais na economia embora também incluam serviços empresariais auxiliares que podem não ter necessidade de alta qualificação”. Nesse tipo de serviço incluem-se as firmas de manutenção, limpeza e segurança, que não estão incluídas no processo da produção material. (*Idem*). Têm-se também os “Serviços sociais, cobrem todo um campo de atividades públicas, bem como empregos relativos ao consumo coletivo” (*Idem*). A última das subdivisões apresentadas para o terciário por Castells é a dos “Serviços Pessoais. São aqueles relativos ao consumo individual, de entretenimento a bares, restaurantes e similares” (*Idem*) nessa categoria, os elementos que a compõem são aqueles que visam dar conforto e bem estar aos seus usuários.

No estágio atual da sociedade que se vivencia, o que Milton Santos chama de período técnico-cientifico- informacional, as técnicas vão permitir que cada vez mais essas diacronias e sincronias sejam multiplas, diversas e mais fluidas. O mundo do tempo rápido e do uso eficiente do tempo vai permitir uma gama maior dessas coecistencias e sucessões e consequentemente uma produção do espaço a partir desse uso diverso do tempo.

1.5. Uma aproximação com o espaço e tempo da sociedade contemporânea: uma breve análise a partir do Terminal do Cais de Santa Rita.

Tomando as dicussões levantadas acerca do espaço e tempo no contexto da contemporaneidade intenta-se apresentar o Termianal do Cais de Santa Rita como estrutra dentro do espaço que vem por representar o uso distinto do tempo na Região Metropolitana do Recife. É no Terminal do Cais de Santa Rita que se tem o testemunho da vitalidade espacial e do uso de um tempo expandido, esticado pelo desenvolvimento dos sistemas técnicos regidos sobre a lógica do capital.

Ao compreender o desenvolvimento técnico e seu reflexo na acepção do espaço e tempo, buscou-se relacionar que a vida social dentro da cidade irá apresentar um conjunto de sincronias e diacronias, (SANTOS, 1996) que impulsionará a constituição de distintos usos do tempo, que não mais se encontram limitados à dinâmica do dia e da noite. Essa constituição de distintos usos do tempo vem por englobar também o mundo do trabalho. O trabalho em turnos se configura como uma nova dinâmica da apreensão do dia e da noite, possibilitada pela evolução técnica que vai viabilizar a ampliação o tempo últil para a produção de mercadorias/prestação de serviços.

Intenciona-se, portanto pontuar que a dinâmica do dia e da noite, já não será mais um empecilho para a ampliação da produção da mais-valia e nem da tentativa de reprodução do individuo na sociedade capitalista. Jardim e Silva Filho (1991) apontam que o trabalho em turnos refere-se a uma forma de organização do trabalho que consiste a participação de distintas equipes de trabalhadores que

revezam – em turnos – os postos de trabalho de forma que seja assegurada a realização de atividades produtivas sem que as mesmas sejam interrompidas por falta de mão de obrra disponível - ou seja, que possam funcionar 24 horas ou que tem sua oferta disponivel por mais de 8 horas por dia.

Essa organização do trabalho aos poucos se expande do chão da fábrica, das instituições hospitalares e serviços de emergência e adentra o setor terciário, por exemplo. Cada vez mais vão ser oferecidos serviços personalizados que buscam atender a essa ampliação do uso do tempo e da vida útil para o trabalho, estudo, lazer, compras, etc.

Visto que a cidade configura-se com o *lócus* principal da realização da mais-valia, é nela que se terá uma dinâmica noturna aliada com a possibilidade de ampliação da produção dessa mais-valia e da reprodução social dos indivíduos – condição essencial para que o consumo (centralidade da lógica capitalista) se realize e se perpetue. O labutar também usufrui o tempo e o espaço de distintas formas. Ter-se-á, portanto sincronias no uso do tempo a fim de atender a lógica de acumulação capitalista. A labuta noturna[16] emerge como reflexo dessa dimensão, o que irá influenciar na (re)produção do espaço dentro dessa temporalidade.

Concomitantemente em que a lógica capitalista usufrui do tempo e do espaço de distintas formas – nas sincronias – ela vai construir no espaço as condições para que essas distintas formas de uso sejam fomentadas. No caso da labuta serão criadas infraestruturas que possibilitem tanto a realização do trabalho como os deslocamentos a ele relacionado (realizado principalemente nas regiões com forte integração). Como na cidade é hoje o grande *lócus* de produção e consumo, será no espaço urbano que se terá a criação de grande parte dessas estruturas.

É nesse sentido que se entende o Terminal do Cais de Santa Rita como uma importante estrutura, que se configura dentro do espaço da Região Metropolitana do Recife, que vem por refletir esses distintos usos do espaço e do tempo para o trabalho, dentro da lógica contemporânea de apreensão do espaço. Ao

[16] Segundo a Consolidação das Leis do Trabalho, Seção IV, § 2º: o trabalho noturno é considerado o trabalho executado entre as 22 horas de um dia e às 5 horas do dia seguinte (BRASIL, 2003).

desempenhar o papel de nó articulador ou configurar-se como o ponto nelvrágico dos transportes coletivos da Região Metropolitana do Recife, o Terminal do Cais de Santa Rita caracteriza o cenário atual da produção do espaço.

O Terminal do Cais de Santa Rita serve como o ponto dentro do espaço urbano que possibilita que exista o deslocamento dentro do território metropolitano durante o período noturno, e isso inclui os deslocamentos realizados entre a casa e o trabalho. Por outro lado o mesmo só exerce essa função visto que existe uma demanda considerável de pessoas que se deslocam usando o transporte coletivo. O Terminal é ao mesmo tempo a prova da existência de ampliação do uso do tempo e da existencia de temporalidades distintas, bem como atende aos que buscam dentro do espaço urbano reproduzir-se socialmente dentro dessa lógica de ampliação do uso do tempo.

Mesmo com a cidade apresentando uma vitalidade reduzida, se comparada com o período diúrno, as redes, no caso dessa dissertação a de transporte, vão apresentar a mesma influência sobre o espaço, possibilitando a realização dos fluxos dentro do espaço. É por isso que se salienta que a produção do espaço encontra-se intimamente relacionada com os fluxos que se nele se desenvolve. No caso dessa dissertação entende-se o espaço a partir dos fluxos desencadeados para/pelo Terminal do Cais de Santa Rita pelo fato de que o mesmo vai apresentar temporalidades distintas durante o dia e isso ira refletir na produção do espaço em que ele se encontra inserido – veremos como isso se conforma no cápitulo 4.

O debate que aqui se desenvolveu não se esgota, porque a discussão em si não demonstra sinais de completude visto que, o debate sobre espaço e tempo adquire inúmeras dimensões, dependendo do enfoque a elas dado. O objetivo primeiro deste capítulo buscou desenvolver uma discussão centrada nas categorias de espaço e tempo (ou tempo e espaço – a ordem é irrelevante como afirmado anteriormente) no sentido de compreender a sua importância epistemológica e cognitiva, bem como a **apreensão do espaço e do tempo como um processo dialético**, em movimento constante, buscando compreender a relação totalidade/totalização.

Tempo e espaço ou **espaço e tempo** ou **espaço-tempo traduz** o conjunto

de relações inerentes à produção do homem no mundo. Ao trazer a discussão de Milton no entendimento do espaço e tempo enxerga-se a produção do homem a partir da técnica – trabalho do homem –, materializando as noções de tempo e espaço. No meio técnico-científico-informacional o tempo agora adquire uma dimensão plástica, as informações, agora circundantes num espaço global, com uma dinâmica de circulação temporal cada vez mais rápida, refletem essa velocidade, esse fluxo.

A partir dos debates estabelecidos neste capítulo, iremos agora a frente tentar correlacionar como o homem, que reproduz sua força de trabalho no espaço urbano. Para nós, nesse contexto capitalista o espaço urbano não é reproduzido de modo homogêneo e as desigualdades existentes nele, desencadearão uma busca para melhores condições de (re)produção social – trabalho, moradia, lazer e acesso aos serviços coletivos da cidade. Essa busca implica também na movimentação da sociedade sobre o espaço que habita e, para nós, os deslocamentos pendulares configuram-se como elemento essencial a ser analisado.

2. DESLOCAMENTO OU MIGRAÇÃO PENDULAR? O ENTENDIMENTO DOS CONTORNOS TEÓRICOS ADOTADOS E DOS FATORES INERENTES AO DESENVOLVIMENTO DO MOVIMENTO PENDULAR METROPOLITANO.

> A mobilidade é fenômeno fundante da trama socioespacial das aglomerações urbanas contemporâneas, revelando dinâmicas globais, regionais e locais no mesmo plano. Está (sic) na base estrutural causal da atual forma metropolitana (espraiada, dispersa), mas é também consequência dessa forma. Por este ângulo, é possibilitada pelas novas tecnologias de comunicação e transporte, permitindo a dissociação residência-trabalho, um dos elementos fundamentais da alteração dos padrões de mobilidade diária que ocorre entre esses dois polos (MANDAROLA JR., 2011, p. 98).

Os estudos acerca da movimentação do ser humano sobre o espaço podem ser conduzidos por diversas matrizes e abordagens. Com efeito, observa-se na Geografia humana – principalmente nos estudos da Geografia da população e Geografia urbana – uma diversidade de análises que buscam entender qualitativamente as conformações e padrões dessa movimentação, as ligações estabelecidas, as razões de tais movimentos e as feições que os mesmos assumem no espaço urbano.

Diante dessa diversidade de visões de mundo acerca desse fenômeno tem-se consequentemente uma multiplicidade conceitual estabelecida a fim de melhor contribuir para a construção dessas abordagens. Na Geografia e na Demografia, (ÂNTICO, 2003, 2004; BRITO e SOUZA, 2005; JARDIM, 2001, 2011, 2007; MOURA *et.al.* 2005; SILVA, 2012; OJIMA, 2011) no que diz respeito aos movimentos populacionais alguns estudos vem apontando uma dualidade conceitual e

metodológica ao tratar os deslocamentos pendulares como “migração”, visto que ambos possuem configuram-se como fenômenos distintos.

Essa discussão apresenta-se de extrema relevância em razão de atualmente grande parte dos estudos sobre os movimentos populacionais concentram-se sobre os movimentos pendulares. As mudanças ocorridas na dinâmica econômica, bem como na descentralização da estrutura produtiva – oriundas do modelo taylorista e fordista –, condições sociais e econômicas mais adversas nas metrópoles desencadeou uma significativa diminuição das migrações.

Cabe então apresentar em que migrações e movimentos pendulares são distintos, mas que se configuram como movimentação da população dentro do espaço. Quando se refere ao termo migrações tem-se em mente a confomação de um processo social, que no Brasil predominou até o fim da década de 1970, que envolve o deslocamento de grandes massas populacionais que saiam das zonas rurais em direção à cidade (êxodo rural) ou de cidades menores, ou capitais de menor porte em direção as grandes metrópoles (que no caso do Brasil seria São Paulo e Rio de Janeiro) em primeiro nível e as metrópoles regionais (Recife, Belo Horizonte e Salvador).

O uso do termo migração pendular vem sendo contestado devido ao fato de o termo migrar referir-se essencialmente a troca definitiva, ou não, do local de moradia, que ultrapassa algum limite político administrativo (BILSBORROW, 1998 *apud* CUNHA, 2011). Quando se refere ao termo pendular tem-se a ideia centrada do pêndulo, a ideia de ir e voltar, não implicando na fixação de moradia, mas sim uma o cumprimento de um trajeto a fim de realizar atividades cotidianas, tendo estas, principalmente a finalidade de trabalho e estudo[17].

[17] Jardim (2011, 2007, 2001) vem por apontar que apenas as relações da labuta e a busca por instrução, não seria suficientes para traduzir o fenômeno pendular. Para ele, existem outros fatores que irão desencadear a pendularidade. Para ele o movimento pendular “envolve distintas dimensões e diversas práticas cotidianas” (JARDIM, 2011, s/p). Concordamos com Jardim quando ele aponta que os movimentos pendulares relacionam-se com as condições de desenvolvimento econômico e social da sociedade contemporânea estando “relacionado com os mecanismos da reestruturação produtiva, responsáveis por novas formas de trabalho e de mobilidade” (*idem*.). Concordamos

Em estudos clássicos, como o de Beaujeu- Garnier (1980), esses movimentos diários encontram-se definidos no âmbito das migrações para o trabalho, onde se inclui as migrações por temporada, a transumância. A pesar de também ter como finalidade o trabalho – podemos incluir também os movimentos que apresentam o estudo como finalidade – o movimento pendular implica no ir e voltar constante, na criação de uma rotina de ir e vir entre o local de moradia e o local de trabalho ou estudo. Por isso, Derreau (s/d *apud* MOURA *et.al.,* 2005, p 123.) ao estudar a migração, aponta que:

> Nem todos os deslocamentos temporários de certa população constituem fenômenos demográficos. Não estudaremos, pois neste lugar as deslocações quotidianas entre domicilio e o local de prestação do trabalho, que merecem lugar de destaque nos estudos da geografia das cidades e dos arredores.

Apesar de configurarem-se como fenômenos distintos migração e deslocamentos pendulares que não se encontram dissociados a ideia de movimento. Essa ideia de mobilidade e movimentação é inerente à existência do homem e na atualidade a mesma vai indicar as características da sociedade urbana atual. O que distingue esses fenômenos são o fato de que as flutuações na composição e na estrutura da população das cidades vão ser configuradas a longo prazo e não numa flutuação diária.

É notavél a necessiadade de enfatizar que conforme Evangelista e Carvalho (2001) com base em Sandroni (1999) e Todaro (1979) migração é considerada como um movimento populacional que se dirige de uma região (área de emigração) para

---

também que com a expansão da metrópole – ou do território metropolitano – existe também a emergência – “em termos social e geográfico” – de novas territorialidades e espaços que vão além do trabalho e do estudo, mas também “o lazer, as atividades culturais, entre outras”. Assim ele pontua que existe uma preocupação de que “a questão do mercado de trabalho e educacional” não servem exclusivamente para explicar a pendularidade “como se as pessoas se deslocassem somente por esses motivos” (JARDIM, 2011, s/p). É nesse sentido, que vamos por defender – estando em consonância com Jardim (2011, 2007, 2001) – que o movimento pendular encontra-se relacionados ao exercício de atividades cotidianas, que caracteriza o ir e vir na metrópole, porém as atividades laborais e educacionais são tidas como centralidade, visto que configuram-se como as principais atividades que são exercidas diariamente.

outra (área de imigração por alterar o tamanho e a composição das populações - distribuição por sexo, idade e composição da força de trabalho) com finalidade de fixação, sendo ela temporária ou não. A migração é uma das bases da dinâmica populacional, junto com a natalidade e a mortalidade. Ademais, a migração

> (...) é um processo seletivo que afeta indivíduos possuidores de determinadas características econômicas, sociais, educacionais e demográficas; a relativa influência dos fatores econômicos e não– econômicos pode variar não somente entre as nações e regiões, mas também dentro de populações e áreas geográficas definidas (EVANGELISTA E CARVALHO, 2001, p.1-2).

De acordo com o exposto, pode-se aqui então trazer para essa discussão da existência de uma tipologia variada de movimentos populacionais – as migrações – irão variar de acordo com a dimensão entre o lugar de partida e o lugar de chegada, e quanto ao tempo, podendo ser definitivo ou não, visto que a troca da moradia pode ser definitiva ou não, mas jamais se caracteriza um deslocamento diário entre o local de moradia e o local de trabalho.

Já no que diz respeito ao deslocamento pendular, considera-se o trabalho como um elemento que impulsiona os deslocamentos dentro de uma base espacial e que varia de acordo com o tempo e em função da oferta e demanda conforme Andrade (2011). Sendo assim, nessa visão o deslocamento pendular pode ser definido como os movimentos “que caracterizam mobilidades de curta duração (...) e que refletem a estruturação do espaço e a existência ou não de hierarquias” entre as cidades (INE, 2003, p.7). Nesse sentido, ratifica-se que o conceito de deslocamento pendular:

> É habitualmente utilizado para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo. O conceito (...) encerra, na sua forma mais simples, duas deslocações de uma pessoa entre dois pontos do espaço geográfico: uma de ida para o local de trabalho ou estudo e outra de retorno ao local de residencia (idem, p. 11).

Nesse caso, vamos reafirmar que trata-se de um deslocamento e não da migração em si, posto que não existe uma transferência do local de moradia - permanente ou provisório –, mas sim no afastamento temporário do local de

residência. Esses deslocamentos são registrados quando há a transposição de fronteiras político-administrativas dos municípios, fruto da dissociação do local de moradia e do local de trabalho, independente da distância percorrida ou do tempo gasto no trajeto realizado.

Grande parte desses deslocamentos pendulares realiza-se sobre o espaço metropolitano[18] visto que a metrópole, na contemporaneidade, é o produto máximo do processo de urbanização capitalista, esta que vem por centralizar a produção e a (re)produção do capital. Segundo Brito e Souza (2005, p.60) os deslocamentos pendulares são "(...) uma evidência do vigor do tecido social construído sobre o espaço metropolitano, onde o modo de expansão urbana cria uma distância necessária entre o lugar de residência e o de trabalho".

Deve-se, então, compreender que esses movimentos tem sua origem em municípios com baixa capacidade interna de absorção de mão-de-obra ou de oferta de serviços educacionais culminando no déficit em atender às necessidades da população. Tal fenômeno se deve, também, à concentração das oportunidades de trabalho e educacionais nas cidades com maior porte, em geral em áreas metropolitanas ou áreas de aglomerações que exercem funções de centralidade em relação ao entorno. Ainda faz-se pertinente pontuar que os deslocamentos pendulares não são realizados apenas pelos segmentos populacionais de baixa renda, mas atingem vários setores da população ocupada.

Os movimentos pendulares configuram-se como indicativos de integração do espaço metropolitano, visto que sua rede de infraestrutura urbana, a saber, –

[18] O movimento pendular também está ligado à questão da centralidade que as cidades exercem em suas áreas de entorno. Então temos que levar em consideração também o desenvolvimento da rede urbana dado que ao fornecer um conjunto de bens e serviços e consequentemente centralizar ofertas de trabalho em relação à uma determinada área envolvente – Hinterlândia – cada um desses lugares pode ser classificado hierarquicamente em função da quantidade e da diversidade desses bens e serviços que fornecem a sua área de influência (CORRÊA, 1989). O que cabe pontuar é que a metrópole vai apresentar grande influência sobre os centros urbanos e é principalmente sobre ela que os movimentos pendulares vão se desenvolverem, mas não exclusivamente nela, posto que qualquer área urbana que exerce uma centralidade pode desencadear um conjunto de movimentos pendulares sobre sua hinterlândia, como no caso das cidades médias sobre as pequenas cidades.

principalmente –, transportes e comunicações possibilitam uma maior fluidez das ações do homem no espaço, apresentando condições para o desencadeamento dos deslocamentos populacionais e consequentemente de integração local. Por outro lado vem por apresentar a divisão territorial do trabalho configurando a seletividade de uso e apropriação do solo, com dissociação entre o lugar da moradia e o do trabalho, que se faz acompanhar de mecanismos socioespaciais segregadores.

Essa integração/segregação apresenta a configuração das causas individuais e/ou familiares que desencadeiam os movimentos pendulares e para tal faz-se essencial à compreensão dos "mecanismos gerais" de conformação do espaço urbano (SILVA, 2012). Tais mecanismos não se configuram como as causas propriamente ditas do deslocamento pendular, porém demonstra o contexto político, econômico e social que suscita a necessidade do deslocamento. Ainda é pertinente pontuar que cada mecanismo retrata as ações dos atores que produzem o espaço urbano[19]. É partindo desse pressuposto que buscamos elencar e tentar analisar o que acreditamos serem os três mecanismos principais que contribuem para que tal fenômeno aconteça.

O primeiro mecanismo encontra-se ligado à localização dentro do espaço urbano – local de moradia e local de trabalho. O segundo diz respeito à acessibilidade aos serviços urbanos de uso comum como: acesso aos meios de transportes, a mobilidade cotidiana, espaços de lazer, saneamento básico, etc,. Por último um fator que exerce influencia seria o acesso ao capital social, econômico e cultural bem como as oportunidades existentes no espaço urbano que vão influenciar nos valores individuais e familiares (SILVA, 2012).

[19] Entendemos como atores do espaço urbano todos os agentes produtores do espaço urbano, todos aqueles que fazem e refazem a cidade. De acordo com Corrêa (1999) os agentes produtores do espaço são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos. De acordo com seus interesses cada agente contribui na formação da cidade, contudo os interesses desses agentes são divergentes configurando a cidade também como o *lócus* de conflitos. A cidade constitui-se, portanto como um conjunto de relações dialéticas o que a torna complexa e contraditória.

Nesse sentido, cabe afirmar que para a compreensão dos deslocamentos pendulares faz-se essencial compreender a produção e ocupação do espaço onde eles ocorrem bem como seus contornos sociais, econômicos e políticos. Acredita-se, portanto que “a análise dos deslocamentos cotidianos funciona como uma *proxy* dos movimentos da economia e da sociedade contemporânea. (JARDIM, 2011, s/p) Cabe ainda salientar que o espaço metropolitano encontra-se cada vez mais diverso e complexo, havendo fatores cada vez mais singulares que implicarão nas decisões de mover-se sobre o território metropolitano.

Diante do exposto nos propomos esclarecer que ao nos referirmos aos movimentos pendulares, temos a compreensão de que o mesmo difere do que o senso comum e alguns estudos acadêmicos tradicionais definem como migração pendular. Desse modo, especificaremos que nessa dissertação utiliza-se o termo deslocamento pendular para designar os deslocamentos que ocorrem geralmente entre o município, o de trabalho ou estudo e o município de residência. Segundo Silva (2012) na dimensão da metrópole esses deslocamentos configuram-se como uma aproximação da mobilidade urbana.

2.1. Os mecanismos gerais do espaço urbano na sociedade capitalista: por um entendimento dos deslocamentos pendulares.

As condições de vida e sobrevivência atualmente perpassam pelo acesso às oportunidades existentes no espaço urbano, visto que grande parte da população reside ou trabalha em áreas urbanizadas. A grande cidade capitalista é o *lócus* de ocorrência de uma série de processos sociais, entre os quais a acumulação de capital e a reprodução social têm importância básica.

Estes processos criam funções e formas espaciais, ou seja, criam atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana. A cidade, então vem por traduzir um mosaico complexo das contradições, desigualdades e injustiças sociais desencadeadas pelo processo de acumulação capitalista e que são distribuídos espacialmente e que podem ser

compreendidos nas diversas escalas geográficas (GOTTDIENER, 1993). As contradições vão então configurar um acesso desigual da população – reflexo da sociedade de classes – as oportunidades oferecidas pelo espaço urbano que se espelha na própria forma urbana: a formação de um espaço notadamente marcado pela segregação socioespacial e pelas desigualdades intra-urbanas, metropolitanas e regionais.

Na verdade enxergamos a localização residencial dentro da cidade como um reflexo de uma nova modalidade do conflito de classes[20]. Na organização do espaço urbano o acesso aos equipamentos de uso coletivo como a infraestrutura urbana, o transporte coletivo e equipamentos de lazer se faz desigual para as distintas classes sociais deixando perceptível a segregação social pela localização no espaço, visto que quanto maior o acesso a esses serviços mais valorizados pelo mercado imobiliário serão essas áreas.

São essas desigualdades existentes no espaço urbano que estimulam a busca por condições essenciais a vida e a sobrevivência. Lefebvre (2008) quando traz o conceito de direito à cidade ele sintetiza a busca do homem na cidade pelo o direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, mas também o direito à apropriação da própria cidade, ou seja, o direito de viver na sociedade urbana.

> As diversas iniciativas para que a população seja posta em movimento pendular estão, entre outras as suas carências, representadas por um "*sistema de valores*", o que possibilita a construção de indicadores socioeconômicos referentes às condições de vida e da reprodução social da população. Estes, por sua vez, estarão relacionados com os movimentos da economia e da sociedade, que permitem que se enumerem as deficiências ou ausências de algo que pode constituir-se de necessidades espirituais ou materiais, definidas por valores imperantes na estrutura social vigente, em um dado momento. Neste sentido, as necessidades são social e historicamente produzidas e se referem às atividades dos sujeitos na concepção de seus sentimentos, experiências e expectativas de acesso ao consumo de bens e serviços socialmente diferenciadas (JARDIM, 2001 *apud* JARDIM, 2011, s/p.)

[20] No Brasil e principalmente nas Regiões Norte e Nordeste o acesso aos equipamentos urbanos são distruibuidos de maneira desigual. As àreas mais bem servidas são as áreas que contém a população de maior renda. Vemos como conflito de classe pelo fato de a população menos abastada está sempre na luta para apropriar-se desses equipamentos. A localização da população dentro do espaço urbano ocorre também de acordo com o poder aquisitivo dos individuos.

Partindo desse pressuposto, os deslocamentos que emergem dentro desse espaço urbano são reflexos tanto da produção capitalista, da tentativa massiva da acumulação de capital quanto da tentativa de reprodução social dos indivíduos. A heterogeneidade de formações socioespaciais estimulam a busca por locais que oferecem melhores condições tanto para a produção do capital e da mais valia, quanto para a reprodução da força de trabalho [21].

Montali (1991, *apud* Ântico, 2004) aponta que os movimentos pendulares "além de registrar a movimentação cotidiana no espaço metropolitano, é a evidência clara de como se constitui o mercado de trabalho (...)". Consideramos também que evidencia o funcionamento do mercado imobiliário e da localização da residência para os deslocamentos pendulares, visto que:

> (...) A moradia é um dos mecanismos mais importantes que determinam as condições da mobilidade espacial, pois as formas de acesso ao solo urbano juntamente com o acesso ao mercado de trabalho, às oportunidades educacionais, culturais e de lazer também determinam as opções ou imposições de movimento nesse território A moradia, enquanto lugar de residência, resume em si a própria localização do indivíduo no espaço urbano, enquanto uma dimensão de oportunidades, refere-se às vantagens ou ônus advindos dessa localização, envolve vários aspectos da posição do indivíduo tanto no espaço físico quanto social (...).

O processo de metropolização e expansão da cidade vêm por desencadear o distanciamento progressivo do lugar de moradia e o lugar de trabalho visto que existe um descompasso entre os padrões de distribuição da população e das atividades econômicas bem como elementos ligados à segregação espacial da população. No caso das metrópoles brasileiras, existem problemas – que foram maximizados ao longo das últimas quatro décadas – oriundos da formação e expansão de periferias pobres, pela distribuição inadequada de serviços públicos e bens de consumo coletivo, produzindo de segregação socioespacial, onde o Estado tem papel fundamental[22].

---

[21] A eficiência desses locais vai variar de acordo com as necessidades individuais e/ou familiares.

[22] Concordamos com o que Rodrigues (2001, p.20) – E que Lobato Correia também vem apontar no Seu livro *O espaço urbano* –, pontua no trecho: Dentre os vários agentes que produzem o espaço urbano, destaca-se o Estado, que tem presença marcante na produção, distribuição e gestão dos

> Ao lado do fenômeno da expansão metropolitana, os deslocamentos populacionais tanto podem indicar desigualdades no interior de uma metrópole, como podem, por outro lado, se constituir em elemento estratégico para que as pessoas possam se inserir nos contextos atuais de transformações socioeconômicas, de modo a buscarem ascensão em suas condições de vida (HOGAN, 1993; SOBREIRA, 2005 *apud* SILVA, et.al. 2012 p. 5).

Dentro dessa perspectiva, compreendemos a necessidade de pensarmos a metrópole em sua totalidade. Faz-se necessário que nos debrucemos em um exercício de entender a distribuição da oferta de trabalho (que não é homogênea no espaço em todas as escalas) e considerar assim que o espaço analisado é composto de centro(s) e periferia(s) – uma metrópole fragmentada.

Considerando a relação centro/periferia para um melhor entendimento desses movimentos populacionais dentro da base metropolitana, se faz necessário que se apresente uma breve descrição do entendimento de periferia, essa antagônica ao centro, que se caracteriza como um fenômeno predominantemente urbano, que Torres e Marques (2001), trazem para discussão a ideia da localização e forma da moradia revelando a ideia de periferia, como sendo um lugar distante, nas margens da cidade e que dificulta aos seus moradores o acesso ao local de trabalho bem como o consumo dos serviços urbanos, desta forma eles afirmam que:

> Os espaços periféricos metropolitanos foram tratados, ao longo das décadas de 1970 e 1980, como regiões habitadas por população operária, inserida muito precariamente na estrutura de renda e ocupações, que autoconstruía suas casas em terrenos ocupados ou localizados em loteamentos

---

equipamentos de consumo coletivo necessários à vida nas cidades (...). Quando o Estado assume a provisão de um destes valores de uso, esta canalizado através de impostos e taxas – diretos ou indiretos – parte do trabalho global da sociedade. O Estado reúne estes recursos (...) e atua de forma não homogênea no espaço urbano. Essa atuação dependerá de uma multiplicidade de determinantes que se estende desde a lógica de cada um desses valores de uso-rentabilidade, necessidade, existência de recursos, etc., até interesses políticos e econômicos. A heterogeneidade de atuação no espaço urbano acentua uma “valorização” diferencial de uma área para outra. As diferenças de preço relativas à localização, em áreas beneficiadas ou não com os realizado na área onde se localiza a terra e não necessariamente a própria terra. A apropriação dessas condições gerais de existência na cidade é feita individualmente pelos proprietários de terras. Obtém-se para as áreas bem localizadas um lucro extra na venda da casa/terreno, além de usufruir de uma cidade bem equipada. Cidade produzida socialmente e renda apropriada individualmente.

> clandestinos/irregulares, tinha acesso muito difícil a equipamentos e serviços urbanos e tendia a gastar uma parte significativa de seu tempo livre em longas viagens em transportes públicos de má qualidade. (TORRES & MARQUES, 2001, p.49)

No Brasil, o conceito de periferia social confunde-se com o conceito de periferia relacionada a ideia de borda metropolitana. As áreas centrais das da Metrópole, providas de maiores infraestruturas urbanas e acessos a ela conformou-se como área de grande valor imobiliário, configuram-se como o *lócus* de habitação das classes mais abastadas. Cabia à população assalariada[23], operária, que não tinha condições de residir nessas áreas ocuparem as regiões onde o preço da terra fosse acessível, justamente as áreas mais afastadas do centro e as bordas metropolitanas – o suburbio – ou em outros municípios metropolitanos, onde o preço da terra seja mais compatível com o seu nível de renda. Sendo assim, pontua-se que a periferia social também é vista como o:

> (...) encontro da geometria/forma urbana – as áreas na franja da metrópole – com conteúdos sociológicos particulares. As periferias (...) seriam os espaços mais externos da metrópole, relativamente homogêneos, habitados por população de baixa renda, cuja sobrevivência em condições precárias estava associada à venda continuada de sua força de trabalho (TORRES & MARQUES, 2001, p.63).

Atualmente existe por parte do mercado imobiliário um movimento de "enobrecimento" das áreas de borda metropolitana, visto que a periferia ainda vem por apresentar algumas amenidades como, por exemplo, proximidade com áreas verdes, o afastamento da agitação dos grandes centros, melhor qualidade do ar etc. Conforme apontado por Corrêa (1999, p.18) o mercado imobiliário entende que:

> Estas terras da periferia de amenidades são destinadas à população de status. Como se trata de uma demanda solvável, é possível aos proprietários

[23] Rodrigues (2001, p. 22) aponta que (...) os que mais precisam usufruir de uma cidade "com serviços e equipamentos públicos" – aqueles que têm baixos salários – compram lotes/casas em áreas distantes, onde o preço é mais barato. Gastam um tempo elevado – de duas a três horas – em deslocamentos casa/trabalho/casa. Além do custo do transporte constroem suas casas em geral, nos fins de semana, organizam-se para obter serviços públicos necessários à sobrevivência e assim, através do seu trabalho conseguem obter "melhorias" para esses bairros (...).

> fundiários tornarem-se também promotores imobiliários; loteiam, vendem e constroem casas de luxo. Criam-se assim bairros seletivos em setores de amenidades: como a palavra “periferia” tem sentido pejorativo, estes bairros fisicamente periféricos não são mais percebidos como estando localizados na periferia urbana, pois afinal de contas os bairros de status não são socialmente periféricos.

Apesar desse movimento de enobrecimento das áreas da periferia metropolitana, fruto das amenidades ainda presentes nas bordas metropolitanas e também devido ao elevado preço da terra e do custo de vida nas áreas centrais, grande parte dos trabalhadores também residem nas áreas periféricas da metrópole. Para esse grupo, existe um cojunto de fatres que tornam atrativa a fixação de residência nas áreas que estão nas margens da metrópole: o valor do terreno, e um baixo custo de vida, pois as áreas ocupadas por essa classe não tem a mesma infraestutura das áreas ocupadas pelos abastados que habitam os condomínios fechados.

Por serem em sua maioria condomínios estritamente residenciais, os moradores continuam frequentando os espaços centrais da metrópole com a finalidade de trabalhar, de estudar, lazer e consumo. Ao ultrapassar os limites politico-administrativos municipais, tem-se da mesma forma a caracterização de um deslocamento pendular, uma vez que os condomínios não se constituem como áreas autossuficientes. Os muros desses condomínios além de distinguir os padrões de moradia vêm também por distinguir os padrões de consumo que geralmente não são atendidos nas regiões do entorno de onde vivem.

Essa conformação de moradia da periferia vem por desconstruir a visão de que tanto da academia quanto do senso comum de que os ricos não realizam deslocamentos pendulares, posto que os mesmos ocupam as áreas ditas como centrais, tendo a localização da sua moradia próxima da loalização da área de trabalho (OJIMA, 2011). Sedo assim, associar o deslocamento pendular a periferização da população **mais empobrecida** é limitar a análise da realidade.

Destarte, esse modelo de estruturação metropolitana esta, por sua vez, vinculado a formas de gestão do Estado que se articula a interesses de alguns setores da economia e geram impactos no âmbito dos investimentos públicos e na

dinâmica socioeconômica dos espaços metropolitanos. Diante desse quadro, tem-se cada vem mais a consolidação de metrópoles/regiões metropolitanas segmentadas – dispersas –, com a distribuição desigual de oportunidades de trabalho, estudo e geração de renda, onde a desconexão trabalho-moradia se instala como modelo e os movimentos pendulares configuram-se como constituem como as expressões práticas dos indivíduos ou grupos sociais ao buscarem se apropriarem da cidade.

É principalmente dentro do âmbito da metrópole que a força de trabalho terá a oportunidade de reprodução e manutenção. Com o fortalecimento da industrialização, da economia em escala global, o processo de urbanização vai se tornando cada vez mais intenso, com a expansão dos sistemas de transportes e dos meios de comunicação em massa, contribui para incorporar mudanças estruturais na sociedade – ter-se-á consolidação da sociedade de consumo dirigido.

> Essa grande transformação deve ser entendida como a construção irreversível da hegemonia do urbano, não só como *lócus* privilegiado das atividades econômicas mais relevantes e da população, mas também como difusora dos novos padrões de relações sociais – inclusive as de produção – e estilos de vida (BRITO; SOUZA, 2005, p. 49).

O espaço urbano como o *lócus* das atividades econômicas terá, portanto uma grande oferta de trabalho. Conforme explicitado anteriormente, essa distribuição não ocorre de forma homogênea, as formas de ocupação do espaço urbano também se constituem em padrões distintos. Dentro do urbano a dissociação do local de trabalho – espaço de acumulação de capital – e o local de moradia – espaço de produção social –, vem por caracterizar as contradições sociais dentro fenômeno metropolitano, porém dentro da lógica de produção do espaço pelo capitalismo o fenômeno urbano não existiria sem ambos. Nesse sentido Véras (2000, *apud* ÂNTICO, 2003, p.11-12) reitera o que explicitamos:

> O que caracteriza uma unidade urbana, segundo Castells, é uma certa unidade residencial – conjunto de habitações e os 'serviços' correspondentes. Não é uma unidade produtiva, mas, sim, um espaço com especificidade em termos da vida cotidiana que consiste no processo de reprodução da força de trabalho. Para entender esse processo é importante distinguir entre o consumo coletivo e o consumo individual. Ambos são articulados na prática, mas o consumo coletivo estrutura com sua lógica o conjunto do consumo-reprodução da força de trabalho e reprodução das relações sociais. Assim, a

> noção do urbano conota-se, como reprodução coletiva de força de trabalho (objetivamente socializada), no modo de produção capitalista.

Assim, ao dialogar com essa abordagem entendemos que caminhamos para uma sociedade urbana (LEFEBVRE, 2008) e não apenas uma sociedade urbanizada onde o modo de vida, com distintos níveis e relações de consumo, se dispersa na cidade – a base concreta da realização do urbano –, consolidando novos padrões de vida. O urbano se desenvolve principalmente na dispersão do padrão de consumo e em uma menor dimensão pelas condições de produção. É por isso que as áreas "urbanas – metropolizadas" apresentam condições sociais e espaciais distintas.

Na sociedade capitalista, esse deslocamento realizado por pessoas– aqui estamos focando no deslocamento pendular faz-se essencial, já que o mesmo é condicionante (existência e reprodução) para a concretização das relações econômicas e sociais do modo de produção vigente. Consequentemente, corroboramos com o que Becker (1997) foi buscar em Simon (1991) para explicar a importância dos movimentos populacionais, sendo este atrelado à reprodução do capital: "os movimentos de população revelam feições das sociedades contemporâneas. É a sua 'função de espelho' que se situa em todos os níveis de análise. Como tudo que desempenha uma função de revelação" (Simon, *apud* Becker 1997, p.321).

Inerente ao fenômeno metropolitano – consequência do fenômeno urbano – ter-se-á o desenvolvimento dos movimentos populacionais intrametropolitanos visto que a metrópole apresenta suas infraestruturas espraiadas de forma heterogênea, porém o homem a fim de se apropriar da cidade vai buscar pra si melhores condições de moradia e de trabalho, que nem sempre se encontram localizadas dentro de um mesmo limite político-administrativo. Os deslocamentos pendulares vêm então revelar a luta do homem para se apropriar da cidade, no sentido de não só estar nesse espaço, mas de viver nele aproveitando as oportunidades que lhe são conferidas.

> (...) se os fluxos atuais, especialmente nos grandes centros urbanos/metropolitanos, estão fortemente relacionados à movimentação de pessoas em prol da produção e circulação de bens e serviços, é preciso ressaltar que os deslocamentos populacionais não possuem como exclusiva motivação o mercado de trabalho e/ou a educação formal. De todo modo, tais

> movimentos, cuja regularidade subjaz à vida cotidiana, podem ser considerados suficientes para caracterizar, em especial, as aglomerações urbanas, com a produção de uma gama de efeitos diretos e indiretos (SILVA, *et.al*., 2012 p. 5).

Ao analisar as feições que os deslocamentos pendulares, nas cidades que estão dentro da sociedade capitalista, assumem compreende-se a organização espacial, de acordo com a visão de Santos (1996, p.77), a partir dos seus elementos fixos e fluxos. Os fluxos são “o movimento, a circulação e assim eles nos dão, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”. Dessa forma, ao entender principalmente os deslocamentos pendulares tem-se a tradução da compreensão da dinâmica do espaço urbano a ele relacionado. Para isso é necessário que se compreenda o espaço enquanto uma totalidade, essa totalidade como resultado de relações sociais, do modo de produção e das relações de produção – em todas as escalas geográficas (Harvey, 1980).

Os sistemas de objetos, nessa visão, irão refletir na transformação da paisagem com elementos que ofereçam subsídios tanto a atividade labutar, bem como na própria configuração dos recortes espaçiais usados por esses cidadãos em sua reprodução social; e consequentemente é capaz de entender o homem em um diálogo com a sociedade de produção, com isso entendemos a relação das atividades do homem como um instrumento que da vida ao espaço e, por conseguinte, tem a capacidade de transformá-lo constantemente.

2.2. Os deslocamentos pendulares nas Regiões Metropolitanas: um debate centrado na Grande Recife.

Em meados da década de 60 o Estado brasileiro assume uma estratégia de planejamento em escala nacional que visava à difusão da modernização (BITOUN & ALMEIDA, 2015) pelo país. Esse planejamento partia do principio de estabelecer vetores de desenvolvimento/modernização para o espraiamento da atividade industrial – concentrada nas regiões sudeste e sul – e a expansão do consumo de

bens e dos serviços. Para isso, lançou-se mão de novos métodos de representação que norteassem práticas de planejamento numa escala regional/local. Esse método acarretou com a institucionalização das Regiões Metropolitanas. Segundo Bitoun & Almeida (2015, p. 46-47), na época os processos de integração econômica e social do Brasil se

> davam de modo muito desigual no país, a depender da maior ou menor disponibilidade de infraestruturas de circulação, da difusão das relações de consumo na sociedade e da intensidade das trocas entre os campos e as cidades. Fora da Grande Região Sudeste, articulada por São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte e de partes das Regiões Sul e Nordeste, as demais regiões apresentavam-se ainda como pouco integradas (FAISSOL, 1973). (...) Na economia real, a industrialização dava-se espacialmente muito concentrada no Sudeste, onde também ocorriam os primeiros sinais da Revolução Verde de modernização da agropecuária. Assim, evidenciava-se a problemática do subdesenvolvimento nordestino, cuja superação passou a ser uma questão nacional com a instituição da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste – Sudene, encarregada junto à Presidência da República de promover a integração entre bases econômicas rurais e urbanas em escala regional e a desconcentração das atividades econômicas fortemente concentradas no Sudeste. É nesse contexto intelectual de elaboração de novas métodos de representações territoriais carregadas de intencionalidades norteadoras de práticas de planejamento que precisa ser entendida a institucionalização das Regiões Metropolitanas (...).

A partir desse trecho pode-se inferir que, institucionalmente, a ideia de Região Metropolitana encontra-se relacionada à de uma representação de uma ferramenta de planejamento nacional/regional/local e de apoio à tomada de decisões a nível local para acelerar o processo de integração das regiões brasileiras. Fala-se em planejamento a nível local/regional visto que juntamente com a criação das regiões metropolitanas foram criados órgãos de gestão[24] que descentralizavam a tomada de

[24] Além de criar as Metropolitanas a Lei Complementar nº 14, de Junho de 1973 vem também por decretar a criação de orgãos de gestão metropolitana. Conforme a lei (BRASIL, 1973):

Art. 2º - Haverá em cada Região Metropolitana um Conselho Deliberativo, presidido pelo Governador do Estado, e um Conselho Consultivo, criados por lei estadual.
§ 1º - O Conselho Deliberativo contará em sua composição, além do Presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do Conselho, todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrante da Região Metropolitana. (§ 2º - O Conselho Consultivo compor-se-á de um representante de cada Município integrante da região metropolitana sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo.
§ 3º - Incumbe ao Estado prover, a expensas próprias, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo.

decisões acerca do planejamento para o desenvolvimento econômico e social da região a ela associada. Por outro lado fala-se em planejamento nacional/regional/local por conta de haver um objetivo comum entre a escala local e a nacional: o espraiamento da “modernização”.

A institucionalização das primeiras Regiões Metropolitanas – com a LEI COMPLEMENTAR Nº 14, DE 8 DE JUNHO DE 1973 – levaram em consideração a formação de uma rede urbana – um conjunto de centros articulados – articulada hierarquicamente. Faz-se então essencial compreender o esqueleto teórico do que se constitui como a base da proposta da elaboração das Regiões Metropolitanas.

Para entendermos as relações contidas no funcionamento de uma Região Metropolitana faz-se essencial construir a compreensão acerca do seu papel enquanto local da circulação e da (re)produção do capital – consequentemente da espacialização da oferta de emprego – frente, não apenas, à metrópole – ou o centro mais elevado no nível hierárquico da rede urbana –, mas também, e principalmente, a sua condição frente à população de sua hinterlândia.

Seguindo nessa perspectiva faz-se essencial entender que uma região metropolitana enquanto um conjunto de peças de um “quebra-cabeças” que ao ser decifrado irá revelar todo o processo de circulação do capital, outrossim, esse mesmo jogo é capaz de revelar níveis de hierarquização das peças (cidades) em si contidas. Cada peça contém sua funcionalidade dentro do arranjo metropolitano, o que caracteriza as relações de integração/hierarquia que dele fazem parte. Dessa forma, cabe aqui resgatar a ideia de Marly Nogueira quando afirma que “a complexidade funcional da cidade pode ser observada na enorme gama de atividades comerciais e de prestação de serviços oferecida à população local e regional” (NOGUEIRA, 2003, s/p *apud* ANDRADE, 2005, p.2).

Essa complexidade tende a revelar a importância que uma determinada cidade tem, frente à rede urbana a qual está inserida. Prosseguindo no sentido de compreender a funcionalidade urbana é essencial que sejam dissecados também os conceitos inerentes à rede urbana, e sendo assim, ir-se-á à gênese dessa idéia que teve o seu surgimento vinculado à noção das localidades centrais, apresentadas pelo geógrafo alemão Walter Christaller.

Segundo a teoria, um centro urbano fornece um conjunto de bens e serviços a uma determinada área envolvente – Hinterlândia – e cada um desses lugares pode ser classificado hierarquicamente em função da quantidade e da diversidade desses bens e serviços que fornecem a sua área de influência. (CORRÊA, 1989) No sentido de compreender essa hierarquização Roberto Lobato Corrêa ponta que: “a rede hierarquizada de localidades centrais constitui-se em uma forma de organização do espaço vinculado ao capitalismo, sendo, portanto, de natureza histórica” (CORRÊA, 2001, p.20).

Essa noção da correlação entre a produção do capital e a organização espacial, oferece indícios de que historicamente os espaços de maior importância frente aos demais, têm essa posição conquistada por ser o centro do controle da produção e circulação do capital. Entende-se, portanto que;

> É impossível compreender a economia de uma cidade sem situá-la no contexto da Rede urbana, à qual ela pertence, e sem determinar as funções especializadas que ela exerce. É o número e a importância de tais funções que determina o tamanho da cidade, o vigor de sua economia e suas perspectivas de desenvolvimento. (SINGER, 1981, p.144 *apud* ANDRADE, p.70).

Nesse sentido, tem-se o entendimento que a classificação de uma determinada unidade urbana revela à compreensão de que essas unidades devem a sua estratificação funcional inteiramente às formas de manifestação das atividades econômicas, já que essas tendem a concentrar-se junto aos meios consumidores. (ANDRADE, 1998; CORRÊA, 2001; ANDRADE, 2005) Nesse sentido, as maiores concentrações de população, têm uma maior concentração potencial de consumidores, e sendo assim, um maior número de estabelecimentos ali se instalam e consequentemente, tornam esses centros urbanos, lugares de maior *status* dentro da hierarquia dos lugares centrais.

Ao mesmo tempo em que existe uma estratificação funcional no sentido da manifestação da oferta das atividades econômicas/consumo tem-se a oferta de empregos como reflexo dessa dinâmica existente entre o centro metropolitano (área que exerce influência sobre um conjunto de municípios). A oferta de serviços e atividades econômicas encontra-se relacionadas diretamente com a oferta de

empregos, porquanto as atividades econômicas para se (re)produzirem necessitam de mão-de-obra para sua realização.

Ao passo em que se tem uma hierarquia dentro da rede urbana de acordo com a oferta/complexidade das atividades exercidas pela cidade ou metrópole deve-se também enxergar que as Regiões Metropolitanas se caracterizam como um conglomerado urbano articulado e hierarquizado de múltiplas centralidades. Essas centralidades vão acarretar na dinâmica de integração metropolitana, as trocas entre a metrópole – ou cidade de maior nível hierárquico – e sua hinterlândia e entre as cidades da hinterlândia e os fluxos de ir e vir de capital, mercadorias e pessoas.

A transição do modelo fordista para o modelo de acumulação flexível, onde a produção encontra-se descentralizada, possibilitou a formação de uma Região Metropolitana policêntrica ou polinucleada. Segundo Gottdiener (1993, p. 198) “o processo de desenvolvimento sócio-espacial associado à fase atual do capitalismo tardio é a desconcentração, que produz uma forma distinta de espaço - a região metropolitana polinucleada, esparramada”. Essa descentralização, das atividades produtivas, vai implicar cada vez mais a desconcentração dos postos de trabalho e consequentemente acarretará no desenvolvimento dos deslocamentos pendulares.

Segundo o relatório da Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (CONDEPE/FIDEM) os deslocamentos pendulares (2014, p.19) vêm sendo

> Determinado, sobretudo, pela redistribuição espacial da oferta de empregos, gerada pelo processo de urbanização e industrialização, esse movimento favoreceu a dualidade das regiões metropolitanas – com cidades que exercem influência sobre uma região – e também as chamadas “cidades-dormitório”, que recebem boa parte dos seus habitantes somente para repouso. Ao não encontrar trabalho em seu lugar de residência, o trabalhador é atraído para as maiores cidades vizinhas, onde existem maiores interações espaciais, oferecendo mais opções que suas cidades. Esses deslocamentos pendulares aumentam a cada dia, devido ao surgimento e à consolidação de novos polos secundários de atração populacional. A inclusão de novas áreas residenciais, a busca por emprego ou serviço e a oferta de transportes mais eficientes em alguns locais da metrópole favorecem a consolidação desse fenômeno.

É nesse sentido que ao nos depararmos com o estudo dos deslocamentos pendulares tentamos enxerga-los a partir da base metropolitana, de uma rede de

cidades que se encontram articuladas. Mesmo estando o Terminal do Cais de Santa Rita, localizado dentro da cidade do Recife, as ligações que o mesmo estabelece ultrapassam os limites territoriais da mesma, porém vai por então englobar os limites da zona de influência da Metrópole, bem como vai atender os usuários de toda a Região Metropolitana do Recife.

Faz-se, portanto, essencial para o entendimento dos deslocamentos pendulares ocorridos pelo e a partir do Terminal do Cais de Santa Rita que encare – o como localizado dentro de uma base metropolitana. Sendo assim, traçaremos adiante algumas considerações sobre a Região Metropolitana de Recife (RMR) e os deslocamentos pendulares na mesma.

2.2.1. A Região Metropolitana do Recife: um breve entendimento sobre a vocação metropolitana do Recife.

Ao pensar a cidade do Recife não se pode – e nem se consegue – dissocia-la da sua função como centro de elevada integração com os municípios da Região Metropolitana do Recife. Desde sua fundação Recife configura-se como um centro urbano que apresenta ligações de extrema importância com as cidades ao seu entorno; desde sua fundação não se pode dissociar, por exemplo, a relação de integração entre Recife de Olinda.

No foral – documento que concedia os direitos sobre a localidade e regular a administração da mesma – de Olinda existe uma referência a "Arrecife dos navios", um lugarejo habitado por mareantes e pescadores, seria esta a primeira e mais antiga referência à Recife (SERAFIM, 2008). Segundo Bitoun & Miranda desde o começo Recife e Olinda são cidades irmãs (2015, p.65):

> Recife e Olinda já nasceram integradas. Inicialmente porto da Vila de Olinda, Recife foi ganhando importância politica nos séculos XVII, XVIII e XIX, à medida em que também concentrava as principais atividades e o crescimento populacional.

Inicialmente Olinda configurava-se como o centro de grande importância na capitania que pertencia à Duarte Coelho, pois foi nela onde o donatário estabeleceu inicialmente uma civilização de agricultores – os grandes senhores de engenho. Segundo Andrade (1979, p. 74) Duarte Coelho preferiu implantar inicialmente a sociedade do açúcar em Olinda visto que na planície onde se estabelecia o Porto da vila de Olinda – Recife foi "hostilizado pelos indígenas que reagiram à confiscação de suas terras e à escravidão, preferiu Duarte Coelho se estabelecer em uma posição mais elevada, de mais fácil defesa (...)". Conforme é tradicional no urbanismo de influência Portuguesa.

Com a invasão holandesa (1630 – 1654), o Recife passou por uma forte intervenção que iria consolidar a estruturação do seu espaço urbano e possibilitar a sua ocupação, em razão de quando os holandeses invadiram a cidade, esta não passava de "uma mera povoação de pescadores, com três armazéns e três fortalezas e habitado por trabalhadores e pessoas de baixa categoria social" (ANDRADE, 1979, p.78). Com a prosperidade do comércio do açúcar e de escravos e a dedicação à vida urbana, os holandeses transformaram Recife; e foi durante o governo de Nassau que o Recife superou Olinda tanto em população como em importância econômica e como centro de decisões político-administrativas.

Apesar disso o Recife foi elevado à categoria de cidade apenas em 5 de Dezembro de 1823. Sendo ela uma cidade importante e mesmo antes de ser considerada como capital do Governo do Estado, Recife já exercia na prática esse papel, mas só em 1827 o governo transferiu-se de Olinda para Recife, tornando-a a capital de Pernambuco (SILVA, 1975, *apud*, SERAFIM, 2008).

> (...) a centralidade da cidade do Recife remete a um longínquo período. A exploração da cana-de-açúcar na faixa úmida litorânea do estado de Pernambuco havia viabilizado, na cidade, importantes atividades comerciais relacionadas direta e indiretamente ao escoamento daquele produto rumo ao exterior, através do Porto do Recife. A reestruturação pela qual passou a urbe recifense no período holandês consolidou essa posição e deu à cidade inédita primazia frente à aristocrática Olinda. Desde então (meados do século XVII), o Recife foi o principal lócus econômico, político e administrativo não apenas do estado de Pernambuco, mas também da região Nordeste (ROSA & OLIVEIRA, 2015, p.110).

Mantendo-se como capital até os dias atuais, foi no século XX que se assistiu o grande crescimento do Recife bem como, sua expansão e integração sobre os municípios vizinhos. Entre 1900 e 1970 a população da cidade aumentou cerca de 10 vezes passando de 115 mil habitantes para 1 milhão. Esse aumento da população foi acompanhado também pelo crescimento da população nas cidades vizinhas, que passaram a abrigar grande parte da população economicamente ativa que trabalha na cidade do Recife. Essa população espraia-se por esses municípios visto que não se encontram em condições de habitar na capital ou por razões pessoais residem nas cidades próximas ou conectadas territorialmente com o Recife (ANDRADE, 1979).

Concordamos com Andrade (1979) quando o mesmo relaciona o desenvolvimento da integração da Região Metropolitana a partir da evolução do sistema de transportes urbanos e dos fluxos realizados por estes, principalmente, os fluxos desencadeados pelos transportes coletivos. Esses fluxos seriam realizados principalmente por cinco condutos – usados como rotas para linhas de trem e bondes de burro – que tomava várias direções pela várzea do Rio Capibaribe. “Para o Norte, em direção a Olinda, por Santo Amaro, e por Campo Grande, Para Oeste, em direção a Apipucos, Dois Irmãos e Caxangá e para o sul em direção a Afogados e Jiquiá” (ANDRADE, p.91 1979). Segundo Andrade esses cinco condutos (1979, p. 91-92)

> (...) provocaram a formação de cinco áreas de penetração da vida urbana no meio rural, fazendo com que velhos engenhos se tornassem anti-econômicos e fossem, sucessivamente encerrando as atividades industriais. Suas terras, antes cultivadas com cana-de-açúcar, foram transformadas em áreas de construção de habitações[25], de cultura de verduras, de hortaliças, de fruteiras e de pastagens (...).

[25] Esse processo ocorreu, conforme Melo aponta (1978, p. 64), a partir de uma evolução fundiária cujo “(...) haveria de ocorrer como parte integrante do processo de transformação do habitat rural dos engenhos em habitat suburbano e urbano. As grandes propriedades canavieiras ou engenhos iam-se dividindo em propriedades menores ou chácaras denominadas sítios. Enchiam-se de fruteiras a indicar ao lado a sua função residencial, uma nova forma de utilização do solo. Em uma segunda transformação fundiária que nunca vinha imediatamente após a primeira, esses sítios foram sendo divididos em terrenos para residências, através de loteamentos, pelos seus proprietários e pessoas ou empresas que o adquiriam. Os negócios imobiliários, inclusive os especulativos, foram constituindo uma fonte de renda proporcionada pelas áreas em foco, também sobre o condicionamento da expansão urbana. Finalmente, a construção de casas e abertura de ruas, completadas com a implantação das estruturas dos serviços de água, de energia e, muitas vezes da

Aos poucos essas vias iniciais iam se estendendo, visto que as áreas próximas às vias foram loteadas e povoadas, acarretando a ultrapassagem dos limites da cidade do Recife. Ainda de acordo com Andrade (1979, p.94-95), cada via iria estabelecer conexões com as cidades vizinhas a Recife.

> (...) Olinda, com as facilidades de transporte, estendeu-se para o norte, acompanhando a faixa litorânea, por Rio Doce, Conceição e Maria Farinha e para Noroeste em direção a Paulista e Abreu e Lima.
>
> A via cujo ponto terminal era em Casa Amarela, estendeu-se para Vasco da Gama, onde era implantada uma fábrica de tecidos. A de Apipucos e dois Irmãos, unindo-se à Caxangá, estendeu-se até Camaragibe onde também havia se instalado uma fábrica têxtil, e depois a própria cidade de São Lourenço da Mata, A de Afogados, que alcançará Jiquiá, estendeu-se na direção de Areias, beneficiada pela ferrovia de Tejipió (...), a Cavaleiro e a Jaboatão. Havia, assim, a um só tempo, um crescimento das extremidades, com uma ampliação dos transportes e um espraiamento interno, ocupando os locais antes desocupados. Na década de 1921-1930 (...) construiu a Ponte do Pina, ligando Boa Viagem ao Recife, facilitando a comunicação entre as praias do Sul e a cidade e dando àquelas uma grande possibilidade de crescimento. Em seguida, vem-se observando o crescimento constante das construções em direção a Zona Sul, pelas praias de Piedade e Candeias (...).

As vias que se estabeleceram foram e ainda é um dos principais meios de integração da Região Metropolitana do Recife. São essas vias que apresentam elevado fluxo de interligação entre a capital e os demais municípios da RMR, sendo grande parte desses fluxos realizados pelo sistema de transporte urbano, a partir dos transportes coletivos.

A idéia de Região Metropolitana surge justamente com a necessidade de uma nova representação para a política de desenvolvimento nacional. E por conta desse contexto de relevância econômico-político do Recife foi institucionalizada, em 1973, a Região Metropolitana do Recife (RMR). No caso do Nordeste, a Superintendência de desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) ficou responsável pela inclusão do Nordeste na dinâmica econômica brasileira, conforme explicitado anteriormente.

Esse processo de intervenções voltadas ao desenvolvimento do setor industrial arquitetado pelo Estado e com profundo amparo dos cofres públicos – que

---

pavimentação, costumavam o processo em função do qual foi vigorando intensivamente a forma residencial urbana de uso do espaço".

foram transferidos para o setor privado –, porém nos anos de 1980, a crise fiscal e financeira do Estado, desencadeou o esvaziamento da política de desenvolvimento. Isso acarretou que a dinâmica produtiva metropolitana operou em "função da "herança" produtiva da fase anterior, já sem a contrapartida de uma política" (ROSA & OLIVEIRA, 2015, p.111).

Na década de 1990 as condições socioeconômicas do país encontravam-se em considerável precarização principalmente

> No caso das regiões metropolitanas, entre as quais a do Recife, (...); pode-se fazer menção ao aumento do desemprego, do subemprego e da informalidade, decorrências imediatas da opção de política macroeconômica do governo de ocasião. A falta de correspondência entre a dinâmica demográfica e a colocação no mercado de trabalho foi determinante: a demanda deste último, rarefeita em função do recrudescimento da concorrência intercapitalista e, principalmente, da reestruturação produtiva pela qual passaram as principais unidades produtivas em todo o país, não comportava a crescente oferta de mão de obra presente nas principais cidades.
> No caso de Pernambuco – e da RMR em particular –, o fechamento de uma série de fábricas têxteis e usinas de açúcar, principais frações locais de capital, expressava de forma veemente tal situação. Muito embora a estratégia política do Governo Federal tenha sido determinante para criar um quadro de condicionalidades ao avanço econômico, há que se ressaltar, também, a inércia do empresariado local frente ao recrudescimento das dificuldades nos anos de 1990. (ROSA & OLIVEIRA, 2015, p.111).

Isso também refletiu no aumento da ocupação urbana nas cidades do entorno do Recife, reproduzindo na periferia da Região Metropolitana condições sociais e econômicas precárias antes presentes com maior expressão na cidade do Recife. Por outro lado, existia uma distribuição concentrada dos equipamentos e infraestrutura urbana e serviços que vinham por reafirmar ainda mais a centralidade do Recife. Consequentemente no Recife o setor terciário teria destaque, tanto nos segmentos mais tradicionais como nos segmentos mais informais e precários. Cabe ainda mencionar que o setor terciário do Recife tem especificamente uma peculiaridade por englobar atividades que são

> (...) denominadas na literatura como componentes do "Terciário Moderno", vinculadas aos segmentos de Tecnologia da Informação e Comunicação (TI&C), ao próprio Varejo (com destaque para *os shopping centers*, *e-commerce*, etc.) e aos Serviços Especializados (GUIMARÃES NETO, 2002 *apud* ROSA & OLIVEIRA, 2015, p.112)

Juntamente com essa concentração de infraestruturas urbanas e um setor terciário diversificado, tem-se também um encarecimento do solo urbano “na estreita faixa do litoral e em parcelas da porção central da planície recifense” (ibidem.) o que impulsiona a ocupação de outros municípios da região metropolitana. Esse contexto reflete em um elevado fluxo pendular no sentido da periferia metropolitana – capital – periferia metropolitana.

Esse cenário permanece até meados de 2000, quando Pernambuco vem retomando uma trajetória de crescimento da economia, beneficiando-se da estratégica econômica do Governo Federal, que tenta descentralizar a localização das atividades econômicas não só dentro da base metropolitana, mas também no interior do estão de Pernambuco. Essa (re)ativação produtiva vem se relacionar com um conjunto de empreendimentos que vem sendo implantados em Pernambuco como: a ampliação do Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) (Cabo de Santo Agostinho/Ipojuca), o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) (Ipojuca), a Refinaria Abreu e Lima (RAL) (Ipojuca), o polo farmacoquímico (Goiana),a fábrica da FIAT (Goiana) e que na atualidade vem apresentando uma deslaceleração produtiva.

Esses empreendimentos vão ocasionar a criação de novos pólos de desenvolvimento na RMR, – criação de novas centralidades[26] –, bem como em áreas do restante do estado. Esses polos de desenvolvimento vão atrair mão-de-obra (qualificada ou não), posto que oferecem uma grande quantidade de postos de trabalhos e que nas cidades em que se localizam não existe oferta suficiente ou falta de mão-de-obra qualificada. É nesse sentido que se tem um grande fluxo de deslocamentos de pendulares para essas novas centralidades dentro da base metropolitana. Segundo o Censo (IBGE, 2010 *apud* CONDEPE/FIDEM, 2014) a RMR é a terceira região metropolitana do país com maior deslocamento pendular no Brasil.

Devido tanto o município de Recife apresentar uma área exígua quanto a esse elevado grau de integração dentro da base metropolitana do Recife faz-se importante analisar os deslocamentos pendulares realizados, visto que os mesmos vão por refletir a dinâmica socioeconômica do espaço metropolitano.

[26] A esse propósito ver ROSA & OLIVEIRA (2015).

A seguir busca-se traçar uma análise acerca dos deslocamentos pendulares na RMR, a partir do relatório da CONDEPE/FIDEM divulgado em 2014, dados do censo 2010 e juntamente com a pesquisa de Origem e Destino Agregada por Município divulgada em 1997. Esses dados vem por apresentar informações de importante relevância sobre o cenário mais recente da RMR e sua disposição socioeconômica.

2.2.2. A RMR os deslocamentos pendulares: uma análise sobre o cenário recente.

Trazer uma análise acerca dos recentes deslocamentos pendulares da RMR vai ajudar a entender como se configura o espaço urbano da mesma. A economia de Pernambuco e consequentemente da RMR vem passando, desde 2005, por uma (re)estruturação, onde o Estado vem buscando descentralizar a localização das atividades econômicas a fim de construir novas centralidades, bem como incentivar/alimentar a expansão da região metropolitana.

O relatório da CONDEPE/FIDE intitulado *MOBILIDADE PARA O TRABALHO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE* revela-se como uma das mais recentes e importantes fontes sobre os deslocamentos pendulares na RMR. Englobando o triênio de 2011 a 2013 o relatório faz um cruzamento de informações do censo 2010, juntamente com a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) da RMR. O relatório ao apontar para as feições que esse deslocamento possui, entende como movimento pendular “o movimento efetuado por pessoas que saem da sua cidade no período da manhã para cumprir jornada de trabalho em outra, retornando so à noite para casa” (CONDEPE/FIDEM, 2014, p.19).

Cabe-se então abrir espaço para ser feita uma crítica a um aspecto conceitual do relatório: o deslocamento pendular não se resume apenas a saída durante a manhã e o retorno durante à noite. O que vem caracterizar o movimento pendular é de fato o deslocamento da população para realizar atividades cotidianas, como estudo e trabalho, onde se tem o limite politico-admnistrativo muncipal ultrapassado para que essas atividades sejam cumpridas.

Pontuar que o movimento pendular se resume a essa dinâmica ignora a parcela da população que realiza esse movimento, saída de casa – ida para o trabalho; saída do trabalho – volta para casa, em horários distintos dos convencionais, como os horários a que esse trabalho propõe.

Pontua-se, portanto que esses movimentos realizados entre local de moradia e local de trabalho/estudo são o que define o movimento pendular e não o horário em que estes são realizados. Apesar de não contemplar o horário da madrugada – horário foco desse trabalho – nos estudos acadêmicos, bem como na pesquisa que resultou esse relatório, ainda sim, achamos relevante pontuar algumas ideias sobre o deslocamento pendular da RMR, levando em consideração os dados do IBGE, juntamente com o relatório da CONDEPE/FIDEM.

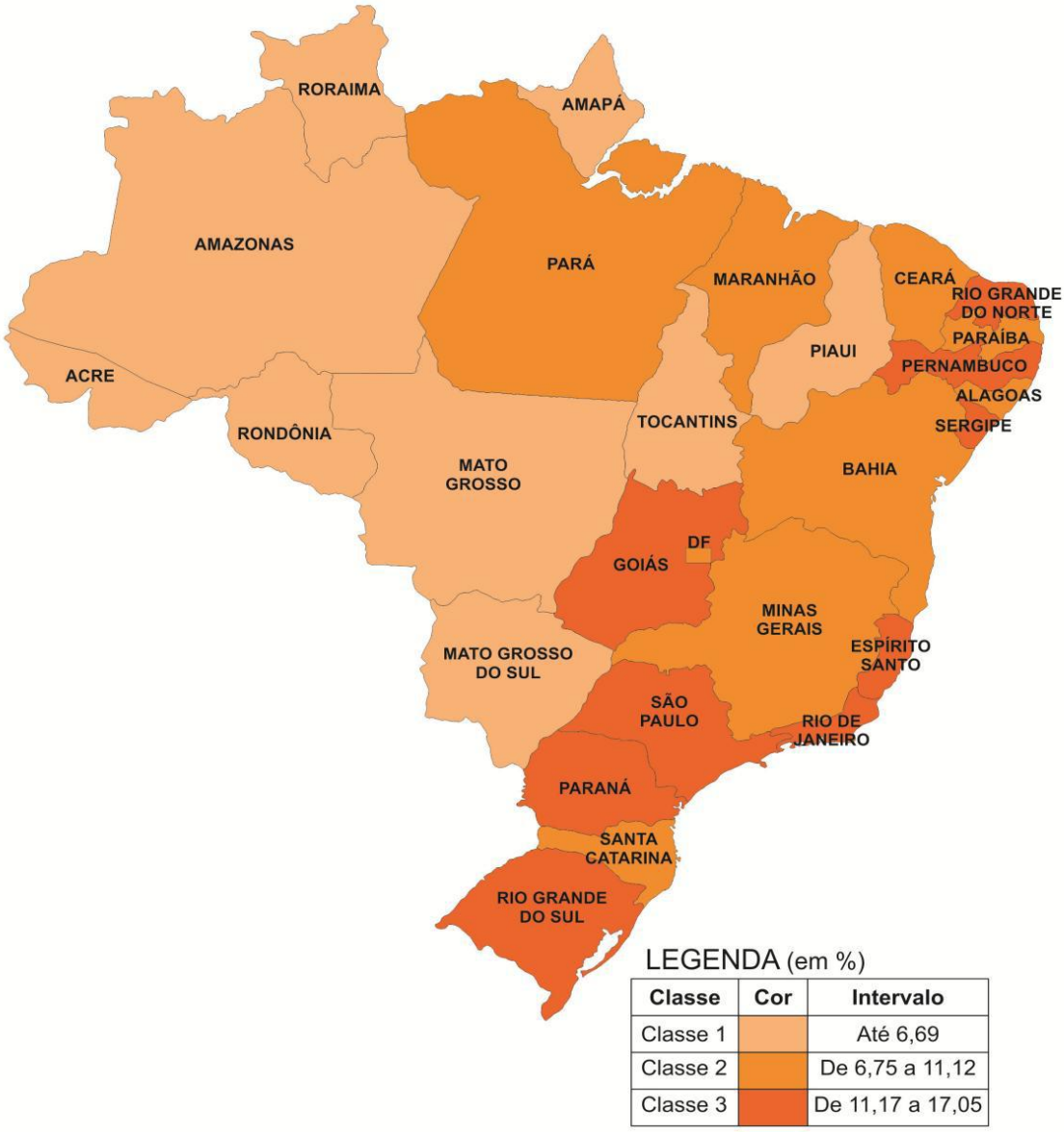
Segundo o censo 2010 (IBGE, 2010), Pernambuco se enquadra na segunda colocação, dentre os estados brasilei9ros em que a parcela da população ocupada reside fora do município onde trabalha. Ainda conforme os dados do Censo 2010, uma parcela de 16,37% dos ocupados do estado de Pernambuco trabalhava em outro município, percentual superior ao de estados como Espírito Santo (16,13%), Goiás (15,24%) e São Paulo (15,04%) e somente inferior ao do Rio de Janeiro (17,05%) segundo o mapa a seguir (mapa 1).

O mapa do IBGE leva em consideração as viagens que são feitas, ultrapassando os limites político-administrativos municipais. O fato é que o deslocamento pendular só acontece, se esse limite for ultrapassado com a finalidade de realizar atividades cotidianas como estudo e trabalho. Mesmo apresentando áreas administrativas maiores que a de Recife (218 km^2), Salvador (693 km^2) e Fortaleza (315 km^2), acarretando maior distância para os trajetos, apresentam menores índices de deslocamento pendular.

Um individuo em Salvador ou Fortaleza, mesmo percorrendo horas para cumprir o trajeto e a distância ser maior do que os deslocamentos realizados por um individuo em Recife, não realiza um deslocamento pendular, posto que não ultrapassou os limites municipais. Os deslocamentos realizados dentro de base municipal se enquadra nos deslocamento centro-priferia ou periferia-centro. Esses, vão revelar a dinâmica econômica e social que se processa dentro de determinado

município, já os movimentos pendulares, revela as dinâmicas que se processam dentro da rede urbana.

Mapa 1 - Mapa temático do percentual de pessoas que trabalhavam fora do município de residência - Brasil - 2010.



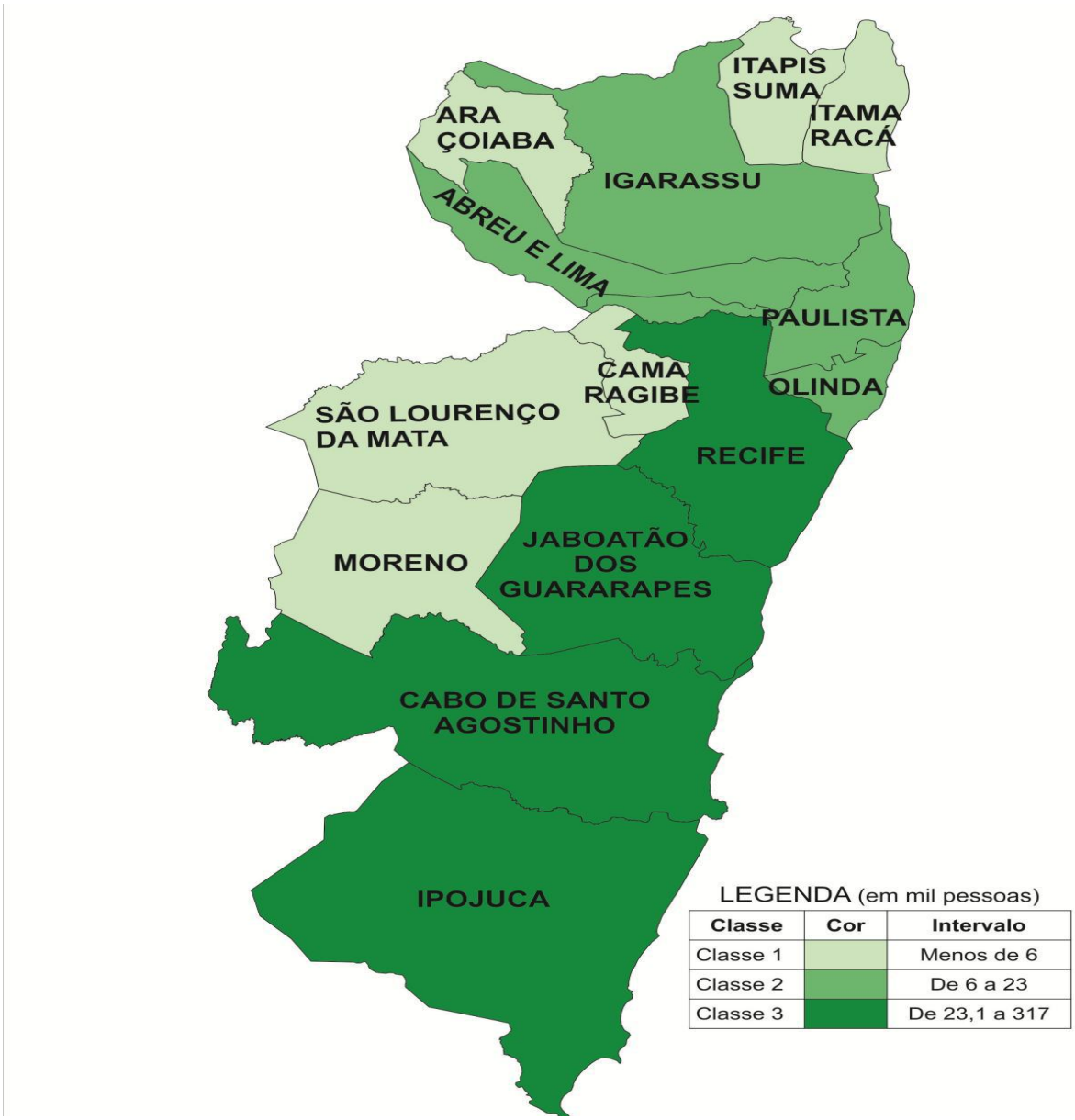
Fonte: IBGE - censo demográfico, 2010. Resultado da Amostra.

Segundo do IBGE (2010) cerca de 80% dos trabalhadores da RMR (cerca de 800.000 pessoas de um total de 1.185.000) realizam deslocamentos pendulares. Os municípios de Ipojuca e Recife por concentrarem maior número de empregos, e geram uma grande concentração de viagens destinadas à mesma e,

consequentemente poucos são os que saem para trabalharem fora desses municípios. “Saem diariamente de Ipojuca para trabalharem em outros municípios, apenas 640 trabalhadores ou 2% do total. Do Recife saem para trabalhar fora apenas 11% do total de trabalhadores ocupados lá residentes” (ANDRADE *et.al.*, 2015, p.402). Ipojuca destaca-se nesse cenário por conta da instalação do CIPS e a ampliação da sua área industrial, bem como com a construção do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) e da Refinaria Abreu e Lima. Recife ainda detém grande parte da mão de obra por concentrar grande parte do setor terciário da RMR e da oferta de serviços especializados bem como do comércio tradicional tanto varejista quanto atacadista. O mapa temático a seguir (mapa 2) vem por apontar, segundo a PED, os municípios receptores de mão de obra.

Na RMR, alguns municípios com baixa diversidade econômica e que apresentam sua economia com perfil concentrado no setor primário, principalmente agricultura e pesca, se configuram como municípios pouco atrativos para mão-de-obra, causando grande dispersão da população de ocupados. Ao mesmo tempo se apresentam como as áreas onde pouco se tem deslocamento de sua população para outros municípios, já que por conta de terem sua economia voltada para a gricultura e pesca, grande parte da população trabalha no seu próprio domicilio.

Mapa 2 - Ocupados que trabalham fora do município de residência, segundo o município em que trabalham na RMR em 2013.



Fonte: PED/RMR, elaborado por CONDEPE/FIDEM/DEPE/DEPS/GPES - Gerência de Pesquisas, 2014.

Conforme dados do IBGE (2010) deslocam-se de Itapissuma para outro município cerca 2.503 pessoas, porém cerca de 18.676 (78%) ocupados não se deslocam para outras áreas. O mesmo acontece com Araçoiaba, com cerca 1.307 pessoas realizam o deslocamento pendular e em contraponto 1.757 (36% do total dos ocupados) pessoas permanecem sem deslocar, e Itamaracá com 1.030

ocupados que se deslocam e 1.867 que permanecem sem se deslocar. (ANDRADE *et.al.*, 2015). A tabela (tabela 1) abaixo sintetiza esses dados.

Tabela 1 - Deslocamentos pendulares agregados por destinos (2010).

Município	Ocupados com deslocamento na RMR	Ocupados sem deslocamentos no município.	Ocupados com deslocamento para outro município.	Ocupados que não se deslocam
Araçoiaba	3.123 64,00%	1.085 37,17	1307 26,78%	1.757 22,32%
Ilha de Itamaracá	5.024 72,91%	3.993 57,95%	1.030 14,95%	1867 27,09%
Itapissuma	5.776 23,62%	3.272 13,38%	2.503 10,24%	18.676 76,38%
Região Metropolitana do Recife	**1.1185.059** **78,67%**	**812.486** **53,94%**	**372.337** **24,72%**	**321.723** **21,33%**

Fonte: IBGE (2010) com tabulação pelo Observatório das Metrópoles/INCT, adaptado por Yohanne Costa, 2015.

Segundo Almeida (*et.al*., 2015) dentro da RMR podem ser caracterizados como municípios dormitórios: Abreu e Lima, Camaragibe, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata. Nesses casos, a herança da economia canavieira, bem como um incipiente desenvolvimento do setor terciário faz com que um elevado número da população local desloque-se para a capital. Os cidadãos dos municípios que se encontram mais afastados da capital, e dos novos polos de desenvolvimento dentro da RMR e são áreas de emissão de mão de obra, como Abreu e Lima, Paulista e São Lourenço da Mata demandam de um maior gasto de tempo para realizar seu deslocamento, já que grande parte dos empregos estão localizados no Recife, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca.

Ao analisar-se a matriz de origem e destino por município a partir da Pesquisa de origem e Destino (PODM) da EMTU (tabela 2) e dados do Censo 2010 (tabela 3) sobre a origem e destino dos municípios da RMR, vemos que Recife vem aos poucos perdendo sua influência como grande receptor dos fluxos pendulares na RMR. As obras do EAS e da Refinaria Abreu e Lima, desencadearam um novo

direcionamento de fluxos pendulares para a área de Ipojuca e do Cabo de Santo Agostinho, que atualmente vem sendo questionado sobre a durabilidade desses fluxos, posto que grande parte das obras da refinaria foram finalizadas e muitos dos trabalhadores que se dirigiam a essa área perderam seus postos de trabalho com a finalização da obras.

Ainda assim, segundo o IBGE (2010 *apud* Oliveira et.al.) Recife e Jaboatão ainda configuram-se como os municípios que mais atraem deslocamentos casa-trabalho. O que se pode notar é que cada vez mais Jaboatão vem assumindo uma maior importância como centro atrativo e Recife diminuindo sua influência. Em 1997, Recife atraía 61% das viagens casa-trabalho, já em 2010, passou para 46,6%, já em Jaboatão tem-se um crescimento de 10,3% para 20,3%. Segundo Oliveira (*et.al*., 2015, p.404) Jaboatão vem ganhando essa importância no cenário dos deslocamentos principalmente

> (...) em função do dinamismo econômico que ocorre no sul da RMR, devido ao crescimento de empregos em Suape e adjacências, os municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca atraem 27,3% das viagens ao trabalho.

O resultado desse crescimento representa também a variação dessas viagens e apresenta o dinamismo e a transformação do espaço metropolitano. Dos 14 municípios da RMR, Ipojuca apresenta a maior variação relativa (conforme apontado na tabela 4) seguida por Cabo de Santo Agostinho e Jaboatão, sendo isso reflexo do aumento da atratividade desses municípios. Todos os demais municípios da RMR, inclusive a capital Recife, apresentaram, nesse período, variação relativa inferior à média geral. Essa centralização da atratividade em Ipojuca torna-se reflexo da implantação das industrias e infraestruturas, do CIPS, do EAS e da RAL.

Tabela 2- Matriz de origem e destino agregada por municípios, segundo PODM da EMTU, 1997.

	MUNICÍPIOS/DESTINOS													
MUNICIPIO/ORIGEM	Abreu e Lima	Araçoiaba	Cabo de Santo Agostinho	Camaragibe	Igarassu	Ipojuca	Ilha de Itamaracá	Itapissuma	Jaboatão	Moreno	Olinda	Paulista	Recife	São Lourenço da Mata
Abreu e Lima	672	1	1	1	24	2	6	7	1	1	16	43	92	1
Araçoiaba	1	187	1	3	14	1	1	1	1	1	1	3	2	1
Cabo de Santo Agostinho	1	1	2.413	1	2	9	1	1	90	1	4	1	155	1
Camaragibe	1	1	1	2.266	2	1	1	1	18	5	12	6	589	57
Igarassu	27	1	1	1	881	1	2	21	1	1	7	116	72	1
Ipojuca	1	1	17	1	1	311	1	1	2	1	1	1	14	1
Ilha de Itamaracá	1	1	1	1	3	1	102	2	1	1	1	6	16	1
Itapissuma	24	1	1	1	58	1	14	658	1	1	4	6	37	1
Jaboatão	6	1	35	1	2	1	1	2	4.882	7	22	6	1.290	7
Moreno	1	1	1	1	1	1	1	1	17	302	1	1	34	1
Olinda	9	1	1	3	5	1	1	7	18	1	2.648	46	852	1
Paulista	35	1	2	4	7	1	2	8	10	1	141	1.795	55	1
Recife	21	1	49	142	17	1	11	11	471	7	324	70	29.049	16
São Lourenço da Mata	1	1	157	157	1	1	1	1	13	1	5	1	36	1.498
%	1,5	0,4	4,7	4,0	1,9	0,6	0,3	1,3	10,2	0,6	6,0	3,7	61,0	3,0

Fonte: Oliveira et. al. (2015, p. 403)

Tabela 3 - Matriz de origem e destino agregada por municípios segundo dados do censo - 2010.

MUNICÍPIOS/DESTINOS										
MUNICIPIO/ORIGEM	Abreu e Lima	Cabo de Santo Agostinho	Camaragibe	Igarassu	Ipojuca	Jaboatão	Olinda	Paulista	Recife	São Lourenço da Mata
Abreu e Lima	7.148	281	217	1.483	80	593	1.302	2.973	94.167	33
Cabo de Santo Agostinho	22	10.761	13	10	5.996	3.924	168	48	4.833	0
Camaragibe	122	336	11.404	98	158	1.170	719	271	23.924	992
Igarassu	1.235	248	59	6.870	536	341	923	1.619	5.247	992
Ipojuca	1	443	0	0	1.019	67	10	10	483	35
Jaboatão	213	6.053	183	172	3.200	93.729	1607	971	80.760	0
Olinda	656	826	191	485	342	2.822	30.758	3.523	57.271	186
Paulista	1.843	741	135	1.157	380	2091	10.281	24.458	41.110	116
Recife	784	4.175	2.163	984	3.119	14.022	7.663	2.891	32.040	555
São Lourenço da Mata	25	290	1.609	69	70	646	398	102	11.952	7.077
%	2,1	4,2	2,7	2,3	2,5	20,6	9,3	6,3	46,7	1,6

Fonte: Oliveira et.al. (2015) p.404

Tabela 4 - Variação da atratividade por município – 1997 a 2010.

MUNICÍPIOS/DESTINOS VARIAÇÃO														
MUNICIPIO/ORIGEM	Abreu e Lima	Araçoiaba	Cabo de Santo Agostinho	Camaragibe	Igarassu	Ipojuca	Ilha de Itamaracá	Itapissuma	Jaboatão	Moreno	Olinda	Paulista	Recife	São Lourenço da Mata
Abreu e Lima	11	15	281	217	62	40	9	43	593	25	81	69	105	33
Araçoiaba	29	6	92	10	77	11	6	9	32	0	46	15	201	4
Cabo de Santo Agostinho	22	0	4	13	5	666	0	19	44	47	42	48	31	0
Camaragibe	122	24	336	5	49	158	55	23	65	1	60	45	40	17
Igarassu	46	76	248	59	8	112	56	26	341	9	142	102	73	35
Ipojuca	0	24	26	0	0	3	0	12	34	0	10	10	35	0
Ilha de Itamaracá	79	0	35	25	57	12	9	59	27	0	78	9	39	5
Itapissuma	4	10	44	0	16	9	35	2	38	0	48	34	35	0
Jaboatão	36	19	173	183	86	3.200	35	0	19	46	73	162	63	27
Moreno	0	0	433	15	34	161	8	0	86	12	130	18	120	8
Olinda	73	0	826	64	97	342	53	6	129	44	12	77	67	138
Paulista	53	20	371	34	165	380	32	30	209	0	73	14	74	116
Recife	37	23	85	15	58	3.119	14	22	30	38	24	41	1	35
São Lourenço da Mata	26	12	290	10	69	70	38	0	50	41	80	102	332	5
VARIAÇÃO MÉDIA	38	16	232	46	56	592	25	18	121	19	64	53	86	30

Fonte: Oliveira et.al. (2015), p. 405.

Pode-se ainda pontuar que na zona norte da RMR, tem-se também uma integração bastante acentuada entre Olinda, Paulista, Abreu e Lima Igarassu. A soma das pessoas, em 2010, que partem de Abreu e Lima, Igarassu e Paulista para Olinda totalizam cerca de 13 mil pessoas. Essa quantidade considerável vem pode caracterizar Olinda como um destino importante, visto que a distância entre esses municípios e os grandes centros como Recife, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho serem consideravelmente distantes.

Ao realizar a comparação entre as tabelas nota-se que em 1997 grande parte dos deslocamentos eram realizados dentro do âmbito dos próprios municípios ou principalmente esses deslocamentos tinham como destino Recife. Já no ano de 2010, notamos cada vez mais um dinamismo nesses deslocamentos, sendo estes espraiados pelo território metropolitano, refletindo também o maior dinamismo econômico da região metropolitana, a reestruração da produção industrial e a criação de novas centralidades dento da base metropolitana.

Essas novas centralidades poderão desencadear também novos fluxos de ocupados, dado que deverá acontecer um deslocamento dos empregos. Em direção aos municípios ao norte da RMR, principalmente nas áreas de Igarassu, Itamaracá e Itapissuma, grandes empreendimentos industriais como a implantação do Polo automobilístico em Goiana e o Polo farmacoquímico. Segundo as tabelas de 1997 e 2010, a ausência dessa mudança no fluxo para esses municípios indicam que o mesmo seja um fenômeno novo.

Para que esses deslocamentos aconteçam existe principalmente a necessidade de uso dos transportes coletivos urbanos. São a partir dos transportes coletivos que grande parte dos trabalhadores se deslocam sobre a base metropolitana, conseguindo às vezes com um único bilhete cruzar a região metropolitana. É por esse motivo então que no próximo capítulo buscou-se por se debruçar sobre a estruturação do transporte coletivo metropolitano e pelos deslocamentos que podem ser realizados fazendo uso do mesmo.

3. O TRANSPORTE COLETIVO E SUA FUNCIONALIDADE NA RMR COMO O PRINCIPAL MEIO DE LOCOMOÇÃO DO TRABALHADOR.

> Pela janela do ônibus, se vê desfilar a cidade inteira, ao alcance de todos – lembrando a origem latina da palavra *omnibus* que também evoca o ônibus de todos os destinos. Visto de fora, o alto chassi que carrega a casa transitória de um efêmero grupo de transeuntes parece uma enorme tartaruga rodante que aposta corrida com a lebre. Será que pode ganhar, como na fábula? (HENRY, 1999 p.22).

A atividade de transportar pessoas e mercadorias/produtos é algo inerente, presente e completamente identificável nas diferentes épocas da história da humanidade. Ao ser apropriada pelo capital essa atividade assume uma responsabilidade com o meio ao qual se encontra inserida e uma função social em nome do interesse da sociedade.

Na sociedade capitalista o deslocamento de pessoas é revestido de fundamental importância, pois se faz condição essencial para a concretização das relações econômicas e sociais, indispensáveis para a (re)produção e da existência do próprio modelo capitalista. Esse deslocamento é também reflexo da organização socioespacial gerada por esse modelo, evidenciando a inter-relação entre transporte e a dinâmica da sociedade.

Os transportes coletivos urbanos assumem um protagonismo para que esses deslocamentos aconteçam, proporcionando a toda sociedade uma série de benefícios. Aos trabalhadores e estudantes possibilitam o acesso ao seu local de trabalho e estudos, o que garante a manutenção das necessidades de consumo, da reprodução social e recepção de conhecimentos; e o retorno para casa. Aos empresários possibilitam a disposição de mão-de-obra para que

se concretize o processo de produção e por fim, a sociedade como um todo se beneficia diretamente de todos os bens e serviços que a vida urbana oferece.

O crescimento e organização dos espaços urbanos foram em grande parte suportados pelo desenvolvimento tecnológico verificado no setor de transportes. Os transportes são ao mesmo tempo reflexos do desenvolvimento urbano, bem como são condicionantes para a consolidação de novas áreas dentro do espaço urbano.

Na atualidade as estruturas dos territórios da metrópole constituem-se a partir de uma configuração policêntrica, espraiada e multifuncional. Em cada centro se desenvolve um conjunto de funções e que desta forma se desenvolveria a formação de uma Metrópole policêntrica.

Além de policêntrica, dentro da organização da Região Metropolitana (RM) sempre existirá uma hierarquia entre esses centros, sendo essa hierarquia um dos principais fatores que desencadeiam os deslocamentos pendulares dentro da base metropolitana. A falta de dinamismo econômico das regiões periféricas da RM também se apresenta como fator para que esses deslocamentos aconteçam e se intensifiquem.

Os deslocamentos motorizados nos grandes centros ocorrem, em sua grande maioria, por meio de veículos particulares e pelo transporte coletivo[27]. Nos últimos anos, principalmente a partir do segundo mandato de Lula, as medidas econômicas do Governo Federal, a fim de aquecer a economia do Brasil frente à crise de 2008, possibilitou a população de classe média o acesso em larga escala à veículos automotores. Medidas como: facilidade na compra de veículos particulares ou individuais (parcelamento, redução de

[27] Refere-se como transporte coletivo todo o meio de transporte que realiza de uma só vez o deslocamento de um conjunto de pessoas, sendo este regulamentado e gerido pelo poder público, porém os mesmos funcionam sobre um sistema de concessão para empresas privadas que oferecem o serviço de transporte coletivo, cujo todos os usuários devem pagar por um bilhete. Acredita-se que o transporte coletivo é apenas um serviço gerado e regulamentado pelo poder estatal, porém não se classifica como um serviço público visto que as empresas que realizam os trajetos são privadas, bem como o uso dos mesmos encontra-se condicionado a compra de um bilhete, sem esquecer que como todas as estruturas capitalistas,, as empresas que ofertam esse serviço visam o lucro em primeira estancia, deixando a qualidade dos serviços em instancias de grande inferioridade.

tributos, concessão de empréstimos, etc.) apresenta-se como um dos motivos pelo aumento nos índices de motorização da população brasileira com os veículos individuais/particulares nos últimos anos.

Ao mesmo tempo em que existe o aumento da motorização da população por veículos individuais/particulares, grande parte da população ainda depende exclusivamente do transporte coletivo para realizar seus deslocamentos. Esta parte da população, principalmente a população assalariada, submete-se a esse tipo de serviço visto que seu custo é relativamente baixo, se comparando com os veículos particulares.

Segundo os dados do relatório geral[28] da Associação Nacional de Transportes públicos (ANTP) (2010, p.7), grande parte dos deslocamentos motorizados são realizados pelo transporte coletivo – nos municípios com população acima de 1 milhão de habitantes – atinge cerca de 36% dos deslocamentos, enquanto que os realizados por veículos individuais atingem cerca de 30% dos deslocamentos que ocorrem dentro desse perfil de cidade.

Os veículos individuais vêm cada vez mais assumindo protagonismo no deslocamento das populações nos grandes centros, o que vem por refletir o elevado nível de congestionamentos nesses espaços. Esse aumento vem ao mesmo tempo atrelado ao estímulo a compra de veículos automotores individuais – carros e motos, principalmente – devido o aumento do poder de compra da população e pela baixa qualidade do serviço oferecido nos transportes coletivos que se soma a insegurança das ruas.

Porém os deslocamentos pendulares se realizam principalmente a partir do uso dos transportes coletivos, pois grande parte da população assalariada não consegue arcar com os custos dos veículos particulares/individuais. É o transporte coletivo, que fornece à parcela da população assalariada oportunidade de locomoção dentro do espaço metropolitano. A pesar da popularização dos automóveis custos como: impostos, gasolina e manutenção,

[28] O relatório da ANTP encontra-se disponível online e para download. Para maiores informações: http://antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/C522D67B-1B85-4C3E-9882-187146CBC0C3.pdf

impedem que grande parte da população não tenha acesso a esse bem de consumo.

Os transportes coletivos seriam a “condição essencial para acessar toda a cidade, para usufruir das suas funções urbanas e gozar dos direitos sociais positivados” (OLIVEIRA JUNIOR, 2011 *apud* ROMANO, 2014, p. 58), principalmente para os excluídos de acesso aos meios transportes individuais. É nesse sentido que o transporte coletivo assume um papel fundamental dentro da dinâmica metropolitana posto que

> (...) permite as deslocações cujos motivos podem estar relacionados com o trabalho, com o consumo de bens e serviços, bem como, com o lazer e os contatos sociais (...). Os movimentos por motivos de trabalho apresentam-se normalmente mais regulares no tempo e no espaço e os quantitativos em causa, são em geral elevados (COSTA, 2011, p.34).

Ao mesmo tempo os transportes coletivos apresentam uma estreita relação com o espaço urbano a ele relacionado já que a formação ou a expansão dos espaços urbanos está diretamente relacionada às condições de mobilidade e vem por traduzir as relações socioeconômicas desse espaço urbano dentro daquele período. A forma como se circula e as condições em que se circula dentro do espaço urbano vêm também por traduzir não apenas a forma urbana, mas também as condições sociais, políticas e econômicas da população associada a ele e suas dinâmicas.

Sendo assim, buscou-se nas próximas páginas realizar uma análise sobre a importância do transporte coletivo para o espaço urbano em que ele se desenvolveu e principalmente como esse transporte coletivo influencia no deslocamento pendular dentro da base metropolitana, que no caso desse estudo refere-se à RMR.

3.1. Os transportes coletivos e a cidade: um breve histórico sobre o entendimento do desenvolvimento dos transportes na RMR.

O inicio do século XX vem por apresentar um conjunto de transformações tanto no que diz respeito ao desenvolvimento do transporte em massa quanto no desenvolvimento das cidades. No que se refere aos transportes em massa, o desenvolvimento tecnológico permitiu o desenvolvimento dos meios de transporte mecanizado, o desenvolvimento dos ônibus à gasolina, a eletrificação dos trens e metrôs, o surgimento do trólebus e somente em 1920 o desenvolvimento dos ônibus à diesel.

O desenvolvimento dos transportes em massa quanto o advento do automóvel permitiu o aumento gradativo das cidades. Inicialmente as cidades foram se constituindo tendo como referência a escala humana, a tração animal, a circulação de pessoas e mercadorias e principalmente suas rotas. Ao passo que o desenvolvimento tecnológico permitiu deslocamentos cada vez maiores dentro do espaço urbano, permitiu-se também o espraiamento das atividades econômicas e da distribuição da população sobre esse espaço urbano.

> Os transportes possuem papel vital para a transformação das cidades tendo em vista a importância da movimentação de mercadorias e pessoas. A necessidade dos transportes, auxiliando o homem no seu cotidiano e, consequentemente em seu desenvolvimento social, político econômico, geográfico e cultural (PEDROSA, 2014, p, 139).

Essa relação faz-se dialética visto que à medida que a cidade se amplia, paralelamente o sistema de transporte vem adquirindo cada vez mais complexidade e faz-se essencial desenvolver-se. Quando se fala em desenvolvimento dos transportes tem-se como parâmetro o crescimento das taxas do transporte por automóveis e por ônibus, e baixas taxas de crescimento do transporte fluvial e ferroviário.

No caso do Recife o desenvolvimento dos transportes encontra-se intimamente relacionado com esse processo, visto que o desenvolvimento da cidade encontrou-se intimamente relacionado com o processo de conquista da

várzea do Rio Capibaribe. Isso se deu pelo fato de que o rio adquiriu uma importância única visto que

> (...) por meio de balsas, levavam ao porto tosa a produção de açúcar dos engenhos. A má condição das estradas apenas contribuiu para que os rios apenas se tornassem de fato, um caminho que ao longo do processo de crescimento do Recife seu uso foi intensificado. Por lá eram transportados animais, mercadorias, pessoas e ainda era rota para diversos arrabaldes (PEDROSA, 2014, p. 139).

Até o século XIX ainda permanecia o uso dos transportes fluviais principalmente por conta da péssima qualidade e da má conservação das estradas. Ainda nesse século, após se tornar capital (1823) de Pernambuco, Recife sofre diversas transformações na paisagem. Várias obras públicas de melhorias foram feitas no governo de Francisco do Rego, possibilitando a descentralização da vida urbana, onde na segunda metade desse século, teve a origem de bairros como Caxangá, Poço-da-Panela, Afogados, Madalena, Beberibe e Várzea (PEDROSA, 2014).

Nesse momento o Brasil estava constituindo o seu capital industrial contando com o “auxilio da Inglaterra”. Apenas com a Revolução Industrial e consequentemente o surgimento das máquinas a vapor e os transportes sobre trilhos permitiu que o Recife pudesse desfrutar do desenvolvimento dos transportes.

Esse auxílio permitiu que em 1841 o primeiro ônibus pudesse ser introduzido pelo Inglês Thomas Sayle, sendo este considerado o primeiro transporte coletivo terrestre a trafegar pelas ruas do Recife (STIEL, 1984; PEDROSA, 2014).

> Esses “ônibus” eram na verdade, carruagens puxadas por cavalos que seguiam por Apipucos, Olinda, Madalena e Vila de Santo Antônio de Jaboatão. Além das viagens cotidianas, também era oferecido as viagens especiais para o teatro, “atos da semana santa” e outras ocasiões importantes. (SILVA & PEREIRA, 2008 *apud* PEDROSA, 2014, p. 141).

Para Stiel (1984) essa diligência puxada por quatro cavalos e que às vezes possuía dois andares cobria uma área maior do que a apontada. Esse

ônibus era responsável pelo transporte de passageiros para “Monteiro, Olinda, Casa Forte, Mangabeira, Apipucos, Caxangá e Jaboatão” (STIEL, 1984, p. 283). Seria esse tipo de “ônibus” o embrião do sistema de Transporte da RMR, visto que o mesmo extrapolava os limites políticos administrativos da capital, a fim de atender também os municípios dos arrabaldes de Recife.

Nessa época o transporte de carga começou a ser feito pela locomotora, que devido aos danos causados nas ruas, deixando-as esburacadas, logo foram substituídas pelas máquinas a vapor. Diante desse cenário promissor, alguns empresários ingleses propuseram-se a investir no sistema de transportes na capital. Diante dessa possibilidade de investimentos, em 1852 foi aprovada uma Lei que assegurou investimentos provados no sistema ferroviário da cidade (PEDROSA, 2014).

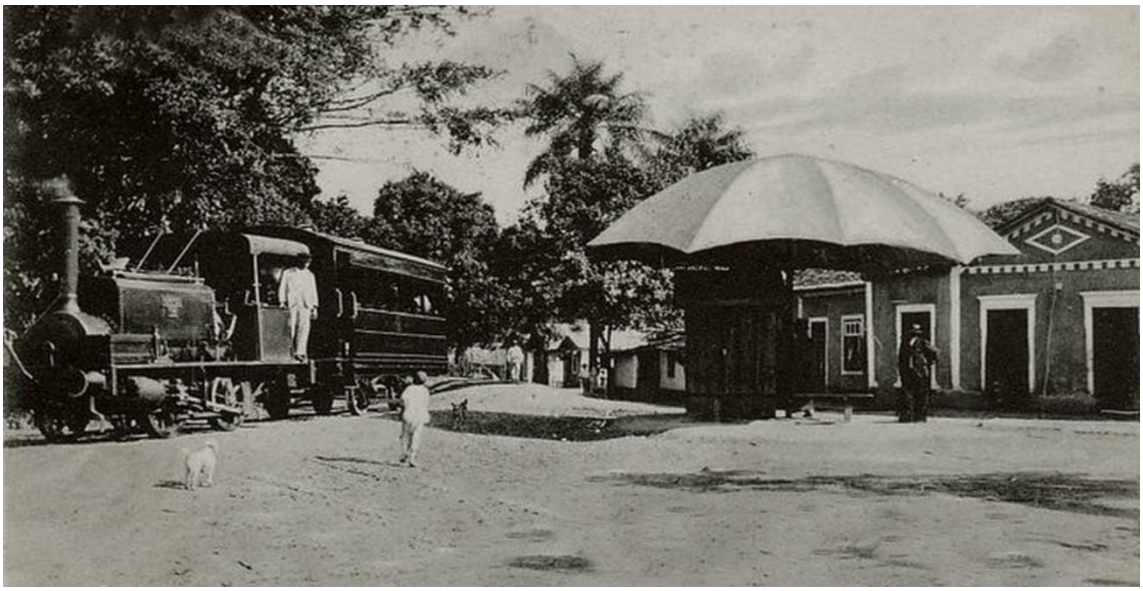
Com um contingente populacional em elevado nível de crescimento, em 1867 a cidade do Recife contava com 80 mil habitantes e o sistema de transporte em funcionamento demonstrava sinais de obsolescência e ineficiência. Segundo Pedrosa (2014) esse mal funcionamento do sistema de transporte culminou uma grande insatisfação pela população e o sistema de transporte teve de passar por uma série de transformações. Esse estabelecimento de transformações implica a abertura de um novo caminho para o desenvolvimento dos transportes, onde o antigo perderia o lugar para o novo.

Essa transformação no sistema de transporte culminou na implantação das maxambombas, que trouxeram consigo mais velocidade e segurança durante o trajeto. É com as maxambombas que o domínio inglês sobre o sistema de transportes coletivos ocorre efetivamente, visto que é a partir da implantação delas que a *Brazilian Street Railway Limited* começa a funcionar.

Em uso a partir de 1867 – ano em que foi aprovada a concessão de construção de uma linha de trilhos urbanos que iria de Recife a Olinda e Beberibe – as maxambombas (Foto 1 e 2) configuraram-se como uma locomotiva composta por três carros de passageiros. A velocidade proporcionada por esse novo meio de locomoção possibilitou à população a

consolidação de uma nova dinâmica social, visto que permitiu uma considerável diminuição do tempo de deslocamento, resultando no aumento do tempo produtivo – tempo usado para a produção – e a intensificação da vida social.

Foto 1 – Maxambomba na estação de chapéu de sol em Água Fria em Setembro de 1909, no Recife.



Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2015.

Foto 2 – Maxambomba em frente a Faculdade de Direito de Pernambuco, no início do século XIX.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2015.

Ao considerar a construção de linhas férreas dentro do espaço urbano do Recife e de Olinda, tem-se o reforço da vocação e metropolitana do Recife, bem como o desenvolvimento do sistema de transporte voltado na estruturação de uma cidade e de sua relação com a sua hinterlândia. Ao mesmo tempo nota-se que Recife vem cada vez mais exercer uma função de centro, visto que o sistema de transportes da época ou partiam ou tinham como ponto final a cidade do Recife. Nas últimas três décadas do século XIX a partir das linhas de trens e bondes à burro Recife lançou-se tentáculos em várias direções sobre a cidade.

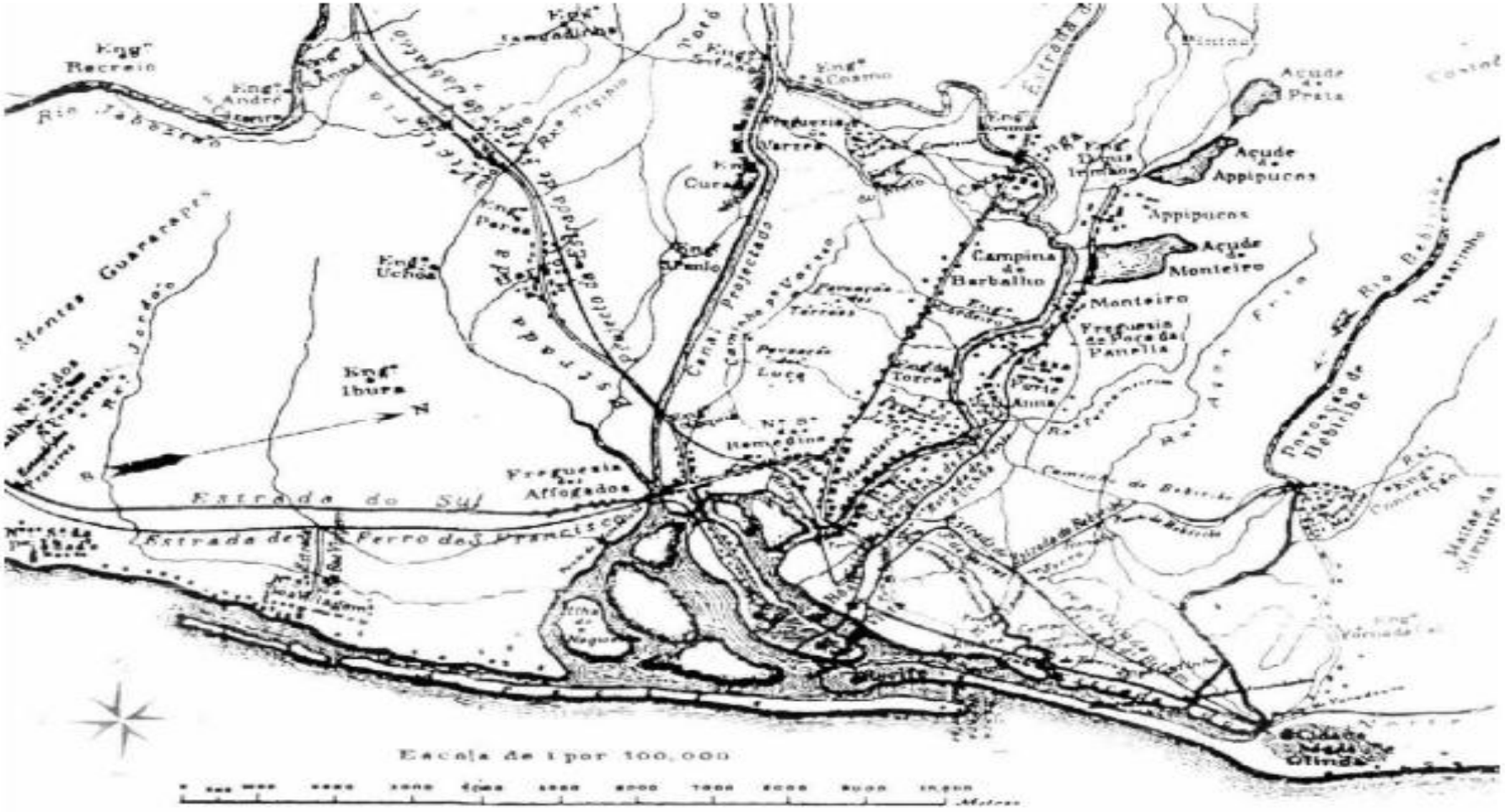
Esses primeiros corredores ferroviários, caminhos e estradas de rodagem possibilitaram a consolidação e o estabelecimento de núcleos urbanos com os povoados dos engenhos de cana-de-açúcar que futuramente tornarem-se bairros da cidade, funcionando assim estruturadores da organização do espaço urbano (GOMES, *apud* SOUZA, 2006).

Esses povoamentos formariam bairros como: Apipucos, Dois irmãos, Caxangá, Afogados e Jiquiá. A figura a seguir (Foto 3) apresenta a planta da cidade do Recife, juntamente com as vias em questão reflete a conformação desses tentáculos de penetração dentro do território do Recife.

Concorrentes das maxambombas surgem os carros de tração animal, visto que eram frequentes os acidentes nas maxambombas, por conta da velocidade e pelo ambiente urbano ainda estar em processo de formação. Juntamente com os carros de tração animal surge, em 1871, a *Pernambuco Street Railway*, que com o passar dos anos vem ganhando força e diminuindo a influência da *Brazilian Street*, que vem perdendo usuários, pela falta de segurança, mas só deixa de funcionar no Recife, por volta de 1917.

.

Imagem 1 – Planta da cidade do Recife em 1870.



Fonte: COSTA, F.A.P. da. Arredores do Recife. Recife: Fundação de Cultura da cidade do Recife, 1981(*apud* SOUZA, 2006, p. 44).

Durante a assinatura de concessão do serviço pela *Pernambuco Street Railway*, foi concedida a missão de oferecer transportes que ligassem Recife aos seus arrabaldes, tendo como percurso inicial “(...) no Arsenal da Marinha terminando na passagem da Madalena, ramificando-se nos pontos que mais convenham para Afogados, Fernandes Vieira e Santo Amaro” (SILVA &PEREIRA, 2008, *apud* PEDROSA, 2014, p.143).

Nas primeiras décadas do século XX no Governo de Dantas Barreto tem-se início a uma renovação dentro do sistema de transportes de Recife e se começa a negociar a instalação dos sistemas de bondes elétricos (Foto 3). A implantação desses bondes iniciou-se com a aprovação da proposta da empresa *Dodsworth & Cia*, que recebeu permissão de funcionamento.

Para que isso acontecesse, foi necessário que se dialogasse com a *Ferro Carril*, que possuía a licença de uso dos trilhos urbanos, bem como era a empresa responsável pelos transportes urbanos na cidade. Após um acordo uma nova empresa foi criada sobre a direção dos donos das antigas empresas e a concessão de transportes foi concedida a nova empresa, a Pernambuco *Tramways & power company Limited* (STIEL, 1984; PEDROSA, 2014).

Foto 3 – O bonde entre a Praça da independência e a Rua 3 de março, em 1931. O bonde entre a Praça da independência e a Rua 3 de março, em 1931.

Fonte: Keystone, 1931.

O advento do transporte com os bondes elétricos causaram um conjunto de transformações dentro do espaço urbano do Recife e das cidades vizinhas. Esse conjunto de transformações vem por caracterizar um conjunto de investimentos em obras estruturais onde iam

> (...) sendo erguidos postes, novos trilhos são fixados e o edifício da usina elétrica é construído. Devido ao assentamento dos novos trilhos, o tráfego dos bondes de burros precisou sofrer alterações. (...) A inauguração aconteceu junto ao início oficial do tráfego em maio de 1914, onde os carros saíram do bairro do Recife em direção a Praça Maciel Pinheiro e uma outra linha seguiu para o Cabanga.
>
> Em 1914 os bondes alcançaram o Varadouro e em Novembro, após reforço estrutural na ponte do Varadouro. A partir da entrada da Tramways em Olinda a cidade recebe novos equipamentos de entretenimento e lazer e equipamentos sociais, como restaurantes balneários e sorveterias.
>
> Entre 1914 e 1917 a Tramways foi estabelecendo seus trilhos em diversos locais do Recife e entre eles estavam o Jiquiá, a Torre, a Ponte d' Uchoa, o Zumbi, a Caxangá, a Várzea[29], Casa Amarela, Casa Forte e dois Irmãos (...). (PEDROSA, 2014, p. 143-144).

No Recife, Boa Viagem foi a última linha a ser criada (Foto 4) Em Jaboatão a linha que seguiria até o município teve que se resumir até o bairro de Tejipió, devido à problemas contratuais. Esse novo tipo de bondes veio por colocar em desuso os remanescentes bondes puxados a burros. Esses últimos foram alvos de inúmeros protestos contra seu uso, ficando para o dia 16 de Julho de 1914 o marco do principal dos protestos contra esse tipo de transporte. Nesse dia, os veículos foram virados, assaltados, os animais destrelados e as suas cortinas incendiadas (STIEL, 1984).

Em meados de 1920 ainda se tinha a presença dos bondes puxados a burro, mas aos poucos os mesmos se concentravam nas regiões mais afastadas da cidade. Apenas em 1924 é que se tem instalado completamente os serviços de bondes elétricos do Recife. Em 1925 o governo do Estado por meio de oficio solicitou a empresa responsável para instalar os fios condutores necessários para que todas as linhas de bonde pudessem funcionar o mais breve possível.

[29] Podemos visualizar o bonde que atendia a linha da Várzea na Imagem 6.

Foto 4 – Inauguração da linha do bonde em Boa Viagem, no Largo da Igreja de Nossa Senhora de Boa Viagem, em Novembro de 1925.

Fonte: Revista de Pernambuco, nº 17, Novembro de 1925.

Foto 5 – Estação do bonde no bairro da Várzea em 1940.

Fonte: Coleção de Elysio Belchior, 1940.

No que se diz respeito sobre o desenvolvimento urbano e o modo de vida o desenvolvimento dos bondes elétricos proporcionou uma maior rapidez no transporte urbano, intensificando um maior fluxo e movimento em direção ao centro do Recife. Os bondes ainda possibilitou a expansão da cidade para novas localidades.

Ao mesmo tempo a chegada dos bondes elétricos possibilitou a remodelação do bairro do Recife, substituindo grandes casarios por avenidas, construção de novos calçamentos, investimentos em iluminação elétrica nas vias. Segundo Pedrosa (2014), é com os bondes elétricos que se tem a implantação dos transportes coletivos à noite, que viabilizava a introdução de novos equipamentos de lazer

> O movimento do centro urbano intensificou-se a olhos vistos. Vinha-se a ele com mais frequência, e as horas estão mais desusadas, como a noite. Outros hábitos, outros modos, outros interesses. Os cinemas aumentaram. Inauguraram os Teatros do Parque e Moderno. Aparecem os cinemas suburbanos. Remodelam-se lojas. Conjugam-se aos benefícios da tração elétrica e do saneamento e da assistência pública, do novo calçamento, da luz elétrica em vários trechos da cidade (SETTE, 1978 *apud*, STIEL, 1984, p.299) .

Inicialmente, circulavam no Recife bondes abertos de 12 bancos, sendo estes similares aos que rodavam no Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Depois vieram os carros fechados, com entrada única. Na década de 1930 começou a surgir os chamados “Zepelins”, bondes grandes e prateados, com melhores estruturas. Havia também bondes de segunda classe, os famosos “lorés”. Essa estruturação do sistema de transportes por bondes constituiu na época um dos melhores serviços de transportes coletivos do país na época (SOUZA, 2006; STIEL, 1984).

Durante o período referente à segunda Guerra Mundial, os serviços oferecidos pelos bondes elétricos começaram a declinar. Os bondes agora circulavam superlotados. Os depoimentos na época, contidos no livro de Satte (1979, *apud* STIEL, 1984, p.299.) apontavam que: “andam passageiros, sem exageros, até no teto dos carros. Sai-se de um bonde amarrotado, pisado, sujo como se estivesse num combate”.

O apogeu dos serviços oferecidos bondes elétricos foi atingido em 1942. Segundo Stiel (1984, p.301) e isso se faz notório pelo declínio da frota de bondes na cidade. Em “1941 – 139 bondes (motores) e 77 reboques; 1947 – 72 bondes (motores) e 30 reboques; 1953 – 22 bondes e 0 reboques”. Ao mesmo tempo, em que se declina o serviço oferecido pelos bondes, começa a surgir os ônibus e automóveis, que passam a congestionar as ruas, praças, avenidas e estradas. “Nota-se que em 1941 existiam 19 ônibus em circulação e em 1953, 501 veículos, comandados por 128 empresas” (STIEL, 1984, p. 301).

Somente em 1951 os bondes deixaram de trafegar nas áreas mais antigas a cidade, restando em 1953 apenas 4 linhas: Dois irmãos, Campo Grande/Peixinhos, Beberibe e Olinda (STIEL, 1984). Em 1955 os bondes elétricos deixaram de funcionar, dando espaço aos ônibus e o trólebus.

Nessa época, início da década de 1950, Recife encontrava-se em um acelerado processo de prolongamento da mancha urbana por quase toda extensão territorial da cidade. Ao sul, começa-se a formar os bairros como Imbiribeira, Jordão e Ibura. As vias de penetração, existentes desde a época das maxambombas continuaram existindo, porém as localidades ligadas e ou intersectadas por elas foram se desenvolvendo, incorporando novas áreas além das áreas limítrofes a essas vias de circulação. Nesse processo

> Os bairros e subúrbios foram se ampliando e se soldando uns aos outros e ao espaço central, delineando uma massa de construções contínuas. Os nódulos periféricos foram se expandindo, alongando-se e emendando-se uns aos outros e aos bairros e subúrbios (SOUZA, 2006, p 47).

Pontual (2001, *apud* SOUZA, 2006) ainda aponta que essas modificações na configuração urbana da cidade vêm delineando a fisionomia urbana do Recife na atualidade. Ao mesmo tempo em que essas modificações ocorreriam no contexto da população tinha-se além de um elevado crescimento vegetativo quanto um elevado fluxo migratório de pessoas, principalmente de baixa renda, advindas do interior do estado, bem como de outras capitais do Nordeste, fixavam residência nas áreas mais afastadas do núcleo central. A fim

de atender a essa população foi essencial expandir os transportes coletivos para os bairros mais distantes do centro histórico, sendo preciso assim, um meio de transporte mais flexível e mais rápido: os veículos sobre pneus.

> Desta forma, no âmbito efervescente ambiente de planejamento urbano e regional, marcado por uma forte intervenção dos prefeitos no sentido de reorganizar a oferta privada de transporte nas cidades nessa época, Recife, que já era pioneiro em planejamento urbanístico, buscou reorganizar o serviço, reduzindo o número de operadoras e incutindo a formação de empresas de ônibus. Com esse intuito o prefeito José do Rêgo Maciel (1954- 1957) adotou um regulamento, no qual sugeria a extinção dos veículos pequeno porte em 3 anos; a definição de um número de 40 lugares em cada ônibus. A substituição do motor a gasolina pelo diesel e a padronização das características técnicas dos ônibus (BRASILEIRO, 1999, *apud* SOUZA, 2006, p48).

A inauguração dos trólebus ocorreu em 1960 com a Companhia de Transportes Urbanos – CTU. O trólebus surgiu como apoio ao ônibus a diesel convencional, visto que o mesmo não tinha a capacidade de suprir a demanda por transportes coletivos na época, e nem por transportar o mesmo volume de passageiros que os bondes. Seguindo a tendência de São Paulo e Belo Horizonte o trólebus nessas cidades constitui-se como um eficaz substituto do bonde elétrico, e sendo assim trouxe para Recife essa nova forma de transporte (STIEL, 1984).

Para o funcionamento do trólebus foi necessário a instalação de redes aéreas, e essas redes se espalharam sobre a cidade do Recife. Inicialmente foram projetadas as seguintes linhas: Beberibe, Campo Grande, Casa Amarela, Caxangá, Córrego do Euclides, Engenho do meio, Mustardinha, Peixinhos, San Martin, Tegipió, Várzea, Vasco da Gama e Vila do Ipsep (idem.).

Inicialmente, os trólebus (Foto 6) que atendiam ao serviço de transporte coletivo no Recife tinham origem norte- americana, da fábrica Marmon-Herrington. A presença dos trólebus se concentrou principalmente dentro da cidade do Recife cabendo aos ônibus a diesel suprir a necessidade das cidades que compõe a região metropolitana.

Segundo Souza (2006) paralelamente ao desenvolvimento desse tipo de transporte surgiu também a oferta dos transportes coletivos assegurados pela

iniciativa privada, sendo estes veículos de pequeno porte operados por condutores autônomos. Seria esse tipo de serviço de transporte o que marcaria a transição entre o serviço dos bondes e os ônibus.

Foto 6 – Trólebus Marmon- Herrington da Linha Beberibe na Avenida Guararapes, em 1960.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2014.

No que se diz respeito aos ônibus em 1947 surge uma empresa chamada Pernambuco Autoviária, que a partir de um contrato de concessão de 10 anos para operação de ônibus dentro da cidade do Recife. Foi exigido desta empresa apenas que a mesma possuísse um serviço centrado no ônibus (Foto 7) e que cada linha em que a mesma servia deveria ter no mínimo 4 veículos. Em 1953, a Pernambuco Autoviária possuía uma frota de 81 ônibus com 16 linhas (BRASILEIRO, 1999).

Em 1965 o Recife contava com uma frota de 80 ônibus a diesel e 65 trólebus. Em 1970 esses últimos tinham uma frota de 115 contra 343 ônibus a diesel (GOMES, 1997, *apud* SOUZA, 2006). No fim da década de 1980 o sistema de trólebus entra em colapso e com a ajuda da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, o sistema passou e ser reorganizado,

acarretando no remanejamento de algumas linhas, na reforma e na compra de novos veículos.

Foto 7 – ônibus da Pernambuco Aviação Ltda. na Avenida Guararapes em 1950.

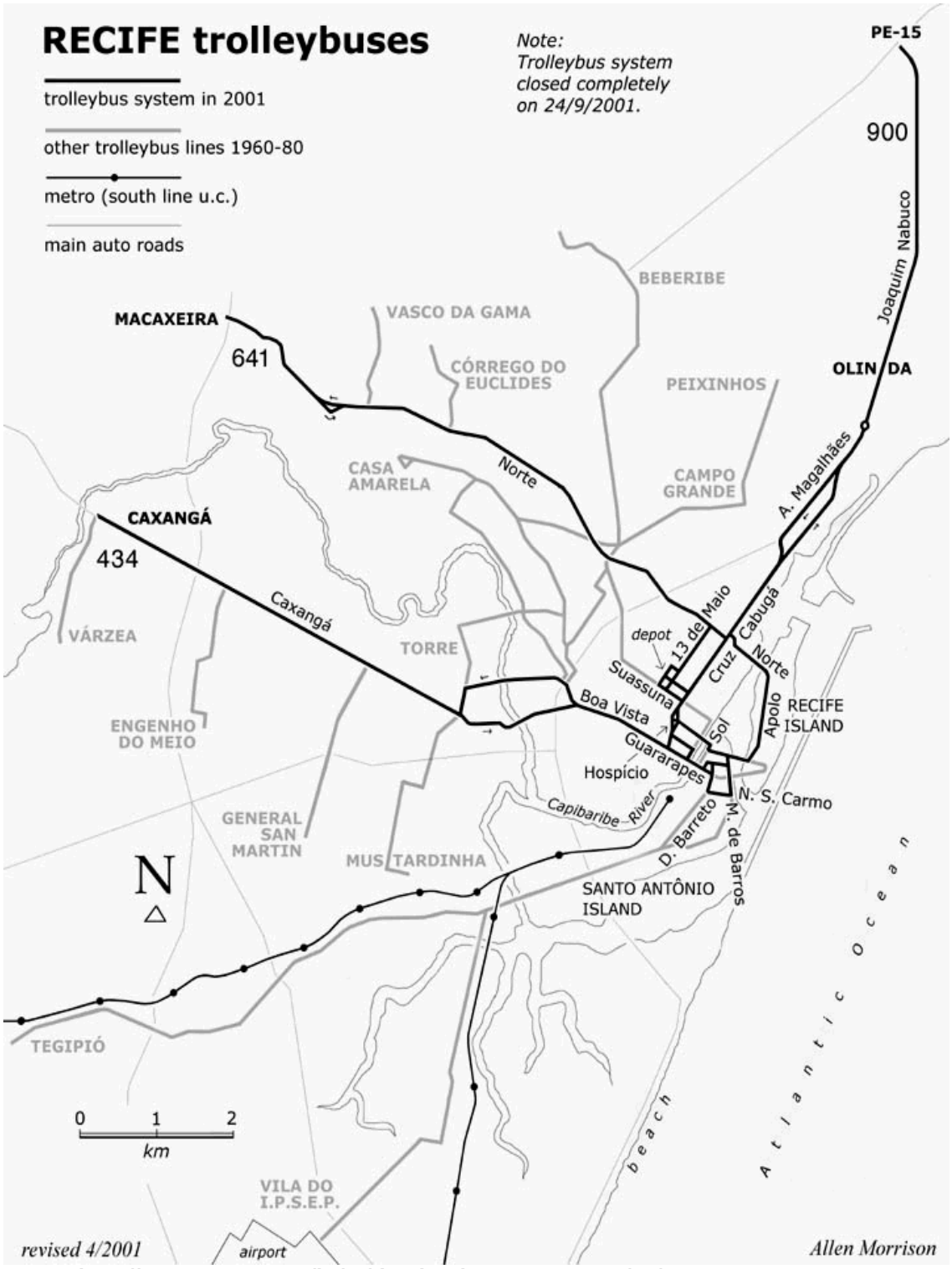
Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2016.

Com esse programa de revitalização, toda a rede elétrica foi desmontada, para permitir a sua completa reconstrução ao longo de dois corredores principais: Macaxeira e Caxangá, sendo na Caxangá implantado o sistema de faixa exclusiva para trólebus. Da frota de trólebus Marmon Herrington, 47 veículos foram reformados, com a troca dos chassis por novos, da Scania e recondicionamento de seus equipamentos elétricos.

No ano seguinte, ainda como parte desse processo de reorganização foram adquiridos também 12 novos trólebus, do tipo Ciferal/Scania/Tectronic, que operaram até 1994 – quando foram desativados. Em 2001, havia apenas 31 trólebus em operação, num total de 3 linhas: Caxangá/Várzea, Av. Norte/Macaxeira e PE-15 (Imagem 2). Posteriormente, as linhas Caxangá e Macaxeira têm seus trólebus substituídos por ônibus a diesel, restando apenas

a linha de Olinda em operação, com frota de 10 trólebus Caio/Scania/Villares e 6 trólebus Marmon Herrington (SOUZA, 2006; STIEL, 1984).

Imagem 2 – Mapa do sistema trólebus na cidade de Recife, comparativo ente 1980 e em 2001.



Fonte: http://www.tramz.com/br/re/tbm.html acesso em: 20/02/2016.

Tornando-se inviável frente à demanda do contingente populacional bem como o elevado custo de manutenção e infraestrutura, além da inflexibilidade do sistema que ocasiona em velocidades mais lentas em relação aos ônibus a diesel o trólebus tornou-se extinto em 2001. Com o fim dos trólebus tem-se um domínio do uso do ônibus como principal meio de transporte coletivo dentro da Região metropolitana.

A obsolescência desse sistema ocorre de acordo com um conjunto de fatores que tem sua origem desde os anos de 1960. Primeiramente, como diversas cidades brasileiras, no Recife, também predominou a política de circulação com supervalorização do automóvel. Os investimentos públicos na verdade eram concentrados na construção da malha viária ao invés de se investir nos transportes coletivos, que cada vez mais se deterioravam. Segundo Souza (2006, p.52)

> Nestes anos intensificava-se no Brasil, o processo de industrialização, impulsionado pela produção de bens duráveis. Em Recife ocorreu uma diversificação da economia local, com a criação de distritos industriais, transferindo-se as indústrias para as áreas periféricas e desocupadas da aglomeração urbana. Os estabelecimentos industriais localizados nos bairros do núcleo primitivo da cidade foram cedendo lugar para o adensamento das atividades comerciais, financeiras e administrativas. Acentua-se o crescimento urbano periférico devido às migrações e ao porto de onde parte a malha rodoferroviária que liga a capital ao resto do país. Os deslocamentos assumiam uma escala metropolitana

Concomitantemente ocorre de a CTU, empresa responsável pelo sistema de transportes da época, encontrar-se em processo de deterioração. Tinha-se nessa época veículos operando em linhas deficitárias em todo Recife e no âmbito metropolitano. É nesse contexto em que os trólebus entram em obsolescência, que novas formas de deslocamentos são desenvolvidas dentro da base metropolitana, como o metrô e a implantação do SEI - Sistema Integrado Estrutural.

Essas novas formas vão ser pensadas de acordo com a lógica metropolitana – Recife as cidades da Região Metropolitana – já que com o Governo Militar, tem-se a formação das regiões metropolitanas e o planejamento seguindo a lógica metropolitana. Adiante veremos a formação

mais recente do sistema de transporte coletivo, dentro do sistema de planejamento onde se tem a base metropolitana como norteador.

3.2. O Sistema de transporte coletivo na atualidade: uma análise centrada sobre o SEI e os Terminais metropolitanos.

O pensamento sobre a organização das cidades dentro de uma lógica hierárquica vem aparecer dentro do planejamento centralizado nos governos militares, onde se tem instaurada a construção de uma política metropolitana, tendo como base as regiões metropolitanas. Nesse sentido, passa-se a conceber o planejamento e a formação do sistema de transporte dentro dessa lógica metropolitana. Seguindo o modelo de planejamento dos transportes urbanos alvitrada pelo governo federal, foi fundamentada Empresa Brasileira de Transporte Urbano (EBTU), nas na RMR essa organização dos transportes coletivos se deu pela fundação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

A EMTU/Recife é uma empresa pública de direito privado, criada pela Lei Estadual n° 7.832, de 06 de abril de 1979, hoje chamada de Grande Recife Consórcio de Transportes, foi fundada com as funções de supervisionar, coordenar e controlar os serviços e operações do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR), que foi instituído no mesmo ano. Tendo suas atividades iniciadas em 1980, a EMTU representava uma mudança necessária para evolução organizacional do transporte coletivo.

A EMTU/Recife, se fez essencial para essa organização e a consolidação do planejamento metropolitano do transporte urbano porque

> (...) Na época, existiam 157 linhas de ônibus, operadas por 66 empresas, que tinham uma frota de 1.281 coletivos. Eles funcionavam em regime de concorrência, não tinham restrições de circulação e a maioria operava apenas em horário de pico. A maior parte das linhas eram municipais, com algumas ligações intermunicipais. Gerenciadas isoladamente pela prefeitura e o Estado, muitas acabavam fazendo

> itinerários idênticos, enquanto locais de acesso mais difícil ficavam sem atendimento (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTES, 2016 [30]).

Nota-se que, essencialmente, antes do inicio da gestão dos transportes ubanos pela EMTU/Recife, não existia uma organização e um planejamento centralizado e ordenado e o transportes urbanos atendiam de forma deficiente a população. A partir do momento de institucionalização e funcionamento da EMTU, tem – se a concretização do pensar o transporte urbano dentro da lógica metropolitana.

Apesar de Recife e apresentar uma configuração física, urbanistica e político-institucional de caracetistica metropolitana, o seu modelo de transporte da cidade e das cidades sobre sua influência, ainda sim era pensado de maneira isolada, de acordo com cada prefeitura, acarretando deficiências e ao mesmo tempo a existência de lacunas a serem preenchidas. É nesse sentido que a EMTU/Recife, adquire uma importâcia vital para o desenvolvimento do transporte coletivo metropolitano.

Coube nesse período a EMTU/Recife a organização do sistema metropolitano de transportes e que no primeiro momento teve com a instituição do STPP/RMR a mudança no quadro de organização do sistema de trnasporte coletivo onde,

> Foi definido um zoneamento da RMR e as empresas (algumas em consórcio) passaram a operar em áreas específicas, através de termo de permissão. Foram criadas novas linhas; implantados corredores e faixas exclusivas de ônibus, além de abrigos e paradas seletivas; estabelecidos anéis tarifários; instituído o Sistema de Informações Gerenciais de Transporte por ônibus; e estruturada uma equipe de fiscalização (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTES, 2016, s/p).

Dentro dessa perspectiva de organização, o plano diretor de transportes de 1982 se propunha a desenvolver uma estrutura de transportes que compreendia tanto a rede viária principal, quanto a rede viária complementar. A rede principal atendia as ligações entre os núcleos de desenvolvimento

[30] Texto disponível no site da Grande Recife consórcio de transportes.
Link para acesso: http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife/historico-links

econômicos, elaborados pela Fundação de Desenvolvimento Metropolitano – FIDEM, ao sul e ao oeste, fazendo uso do sistema ferroviário existente e ao norte, o trólebus e a rede viária complementar visava atender aos deslocamentos internos da nucleação, fazendo uso principalmente dos veículos a diesel.

Quando se menciona os núcleos de desenvolviento urbano tem-se o objetivo de apontar o trabalho desenvolvido pela FIDEM, com a finalidade de desobstruir o centro da Metrópole, que sempre foi marcada pelo expressivo inchaço de concentração de atividades econômicas, por congestionamentos, poluição e, na época, grande especulação imobiliária. Assim, com o intuito de resolver esses problemas a FIDEM propôs o crescimento urbano da aglomeração metropolitana em quatro nucleações, onde esse modelo de crecimento seria induzido pelo sistema de transportes Essas nucleações constituiam-se:

> 1. Centro – tinha como objetivo consolidar as atividades financeiras e terciárias, englobando o núcleo central histórico do Recife, constituido pelos espaços conurbados de Recife e Olinda e do distrito de Prazeres em Jaboatão, a qual se agregariam ao longo da BR-101, as nucleações Norte e Sul; 2. Norte – ao longo da referida rodovia, integrando os espaços em dicas de urbanização de Paulista à Igarassu, através da construção de distritos industriais; 3. Sul – também ao longo da BR-101, integrando a sede do municipio do Cabo ao complexo industrial-portuário de Suape; 4. Oeste – previa-se uma nucleação que deveria promover a integração entre as sedes dos municipios de São Lourenço da Mata, Camaragibe, Jaboatão e Moreno ao longo das rodovias BR-232 e BR-408, através de grandes equipamentos públicos: terminal rodoviário de passageiros (inaugurado em 1987), trem metropolitnano (implantado em 1985), central de distribuição de carfas e centro admnistrativo (SOUZA, 2006, p 55).

Esse planejamento da FIDEM, em parte foi colocado em prática outras ações foram realizadas com anos de atraso e a concretização dessas nucleações não ocorreu no ritmo desejado, nem no tempo previsto. O que cabe e faz sentido pontuar é que através da EMTU/Recife e o modelo de planejamento proposto pela FIDEM, tem-se a proposta concreta de se pensar tanto o transporte como um modelo de crescimento da aglomeração urbana à longo prazo (SOUZA, 2006).

Nota-se que se tem uma intima relação sobre o desenvolvimento da cidade junto com as rotas de transporte coletivo. São essas rotas que vão demonstrar a vitalidade da sociedade associada à metróple, como por exemplo, a oferta de serviços, empregos, diposiçao dos equipamentos de lazer e a localização das moradias. Não se pode, nem deve desatrelar o desenvolvimento dos transportes urbanos com o desenvolvimento do espaço urbano a ele associado e vice-e-versa.

A gestão da EMTU/Recife durou até o ano de 2006, onde o transporte coletivo passou a ser gerenciado pelo Grande Recife Consórcio Metropolitano de Transporte. O Grande Recife foi criado formalmente, no dia 08 de setembro de 2008, o Grande Recife Consórcio de Transporte. A criação do Grande Recife só foi possível graças à lei federal nº 11.107, de abril de 2005, que dispõe sobre normas gerais para a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios constituírem consórcios públicos para a realização de um interesse comum, que nesse caso seria o transporte metropolitano.

A partir do Consórcio o transporte coletivo metropolitano passou a ser gerenciado através de um modelo de gestão compartilhada entre o Governo do Estado, e os 14 municípios metropolitanos, tendo como objetivo proporcionar cada vez mais uma rede de transporte integrada com a finalidade de revitalizar os sistemas de transportes municipais. Na gestão do Consórcio Grande Recife,

> (...) Neste novo arranjo, a cooperação intergovernamental metropolitana é pautada no princípio do compartilhamento do poder, e todos os municípios da RMR e o Governo do Estado podem ser sócios do Consórcio. O Grande Recife, como é conhecido o Consórcio, não somente por constituir o primeiro consórcio público de transportes em acordo com a Lei de Consórcios Públicos, mas também por almejar a adesão de todos os municípios metropolitanos ao novo arranjo da adesão compartilhada, em vez de encarregada do serviço de transporte público coletivo da RMR (BEST, 2011, p. 153).

Seria então o Consórcio uma empresa pública multitarefada de regime híbrido, ou seja, tenha como natureza jurídica de direito privado, mas sendo uma entidade de natureza pública. Sendo de personalidade jurídica do direito privado, a entidade pode realizar mudanças sem que para cada mudança realizada necessitasse a criação de uma nova lei por ente federativo – que faz

parte da gestão. Sendo de regime político privado, é possível que alguns nós do poder público sejam desatados, respeitando o regimento público, e conseguindo realizar uma gestão por consenso, decisões sendo tomadas por assembleias dos acionistas (BEST, 2011).

Seria o caso da gestão do transporte a partir de uma gestão compartilhada entre os acionistas da empresa. A gestão plenamente compartilhada traz maior integração ao sistema, garantindo a ampliação e a melhoria na prestação de serviços. E foi basicamente o que o Consórcio Metropolitano Grande Recife veio por desenvolver: melhorias e ampliação no sistema de transportes metropolitano.

O atual sistema de transporte foi então delineado a partir da institucionalização da EMTU/Recife e do STPP e consolidado com a estruturação de um sistema de gestão descentralizado: o Grande Recife Consórcio Metropolitano. Atualmente esse sistema é composto pelo uso do Metrô, trem e ônibus, sendo o ônibus ainda o principal meio de locomoção dentro da RMR.

A fim de atender a crescente demanda pelo transporte coletivo, bem como proporcionar à população a circulação entre todo o território metropolitano sem que o mesmo utilize mais de um bilhete para se deslocar de um extremo a outro da RMR, entre 1985 e 1986 a EMTU/Recife começou a conceber a implantação do Sistema Estrutural Integrado – o SEI –.

O SEI, começou a funcionar em 1994 e ainda na atualidade o mesmo corresponde a uma rede de transporte composta de linhas de ônibus (onde se inclui o BRT[31] – BUS RAPID TRANSIT), metrô e trem a diesel. A imagem 4, mesmo desatualizada demonstra o esquema. Todas estas linhas são integradas através de terminais construídos, – atualmente tem-se 20 terminais espalhados pela RMR – o que possibilita uma multiplicidade de ligações de origem - destino, através de viagens modais ou multi - modais.

[31] O BRT encontra-se funcionando dentro do SEI de modo precário e incipiente, visto que os terminais que atenderiam aos corredores exclusivos do BRT ainda não foram inaugurados. Ao mesmo tempo, dentro dos Terminais da PE-15, da Caxangá e de Camaragibe parteo BRT com destino o centro do Recife.

Em constante expansão o SEI tem previsão de operar com 25 terminais metropolitanos, ligando as periferias aos corredores de acesso ao BRT. O SEI é voltado para transporte de massa e apresenta uma configuração espacial constituída por eixos Radiais e Perimetrais. No cruzamento destes dois eixos, ficam situados os Terminais de Integração - T.I. – que permitem ao usuário a troca de linha sem pagar nova tarifa.

Os ônibus que fazem parte do SEI, são identificados por cores, sendo cada cor designada a um tipo de linha, que visa atender determinada necessidade dentro do sistema. Atendendo ao SEI, Ao todo, são 10 Empresas Operadoras, responsáveis por 185 linhas, das quais 123 são alimentadoras, 3 Perimetrais, 24 troncais, 18 Interterminais, 6 transversais e 11 circulares, atendendo dez dos quatorze municípios da Região Metropolitana do Recife (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTES, 2016).

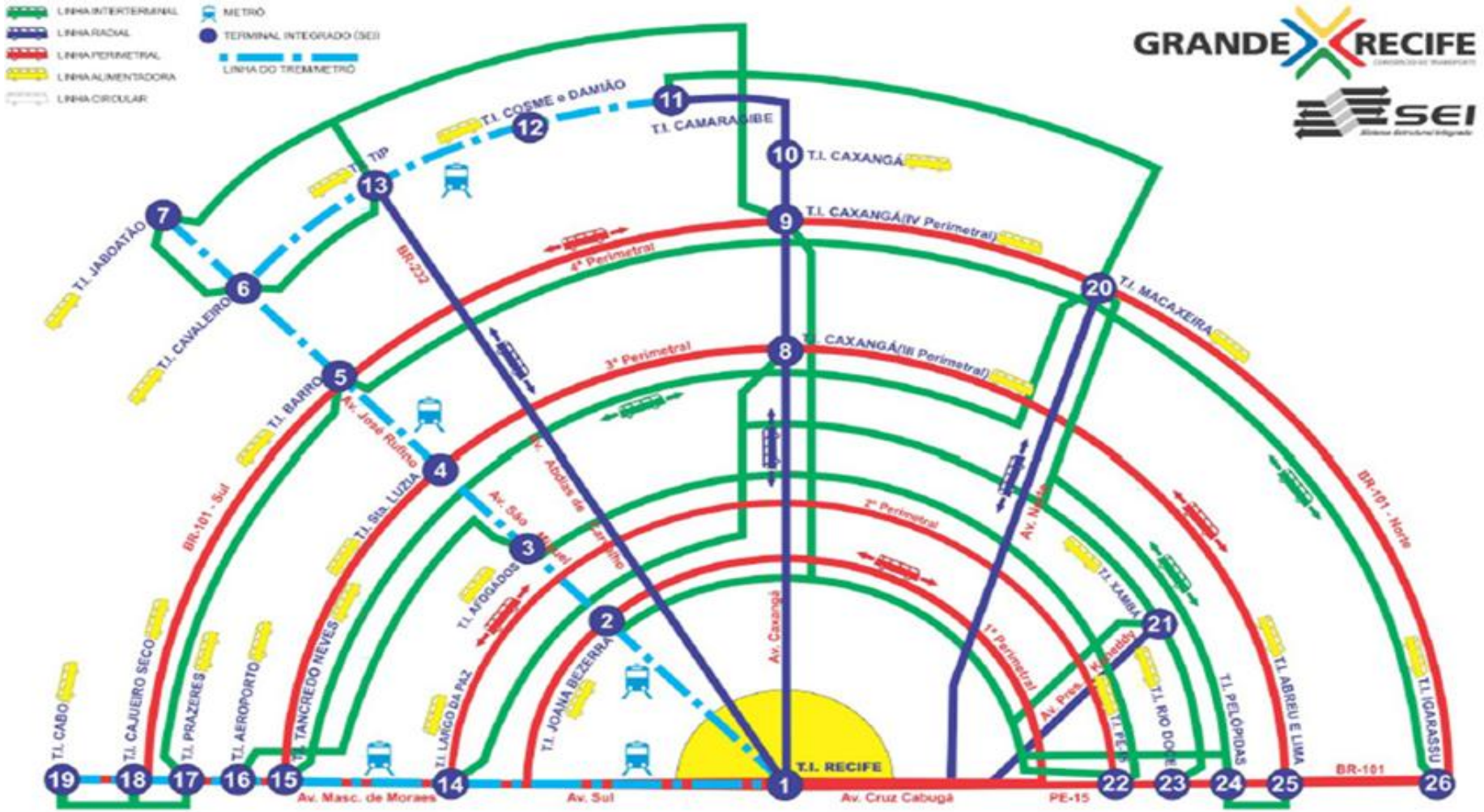
Segundo abaixo identifica (Imagem 3) que o SEI conta com cinco tipos de linhas: 1) amarela – linha alimentadora, a que leva o usuário da comunidade ao T.I.; 2) azul – linha radial/troncal que tem por objetivo levar o usuário do T.I. ao centro do Recife; 3) Vermelha – linha perimetral tem como objetivo levar o usuário aos grandes corredores sem ter o centro como trajeto; 4) branca – Linha circular: levam os usuários a áreas do entorno do terminal; 5) Verde – linha interterminal: levam o usuário de um Terminal de Integração para outro. Abaixo segue a Foto (Foto 11) com logotipo dos tipos de linhas que atendem ao SEI.

Imagem 3 – Logotipo dos tipos de linhas que atendem ao SEI.

Fonte: Site da Grande Recife[32], consórcio metropolitano, adaptado por Yohanne Costa, 2015.

[32] http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife/sistema-estrutural-integrado

Imagem 4 – Mapa esquemático do SEI.



Fonte: Grande Recife Consórcio Metropolitano, 2015.

Na RMR funcionam 20 terminais metropolitanos que possibilitam a realização das viagens nodais ou multimodais. Esses terminais são: Terminal Integrado Recife, Terminal Integrado de Joana Bezerra, Terminal Integrado de Afogados, Terminal Integrado do Barro, Terminal Integrado de Cavaleiro, Terminal Integrado de Jaboatão, Terminal Integrado de Camaragibe, Terminal Integrado da Macaxeira, Terminal Integrado da PE-15 – Milton de Oliveira Santos, Terminal Integrado de Igarassu, Terminal Integrado da Caxangá, Terminal Integrado Pelópidas Silveira, Terminal Integrado do Cabo – José Faustino dos Santos, Terminal Integrado Aeroporto, Terminal Integrado Cajueiro Seco, Terminal Integrado Tancredo Neves, Terminal Integrado Largo da Paz, Terminal Integrado do T.I.P., Terminal Integrado Cosme e Damião, Terminal Integrado de Rio Doce e Terminal Integrado Xambá.

Cada Terminal foi sendo integrado ao sistema de acordo com a evolução de implantação do SEI. Inicialmente foram inaugurados os terminais da PE-15, e o Terminal da Macaxeira, sem haver integração com o metrô. Em 1994 começa a funcionar os Terminais Integrados do Recife, Joana Bezerra, Barro e Afogados integrando agora o sistema de ônibus ao sistema de metrô. Posteriormente foram inaugurados os Terminais de Igarassu e Camaragibe em 2002 – juntamente com a estação de metrô – e Cavaleiro em 2004, o Terminal da Caxangá em 2008, Pelópidas Silveira em 2009, Cabo em 2009. Juntamente com a linha sul do metrô alguns terminais integrados foram sendo inaugurados em conjunto como, por exemplo: Largo da Paz (2014), Cajueiro Seco (2013) e Aeroporto (2012). O T.I. Xambá, o T.I. Cosme e Damião e o T.I. TIP, ambos inaugurados em 2013.

Inúmeros projetos foram desenvolvidos para a ampliação do SEI nos últimos anos devido à Recife sediar grandes eventos como a Copa das confederações. A construção do T.I. Cosme e Damião é uma das heranças do legado negativo que eventos deixaram na cidade. Considera-se como legado negativo, visto que o mesmo é apenas utilizado quando há jogos na Arena Pernambuco.

Dentro dessa ampliação do SEI, novos terminais foram criados como, por exemplo: O T.I. Santa Luzia, O T.I. Prazeres e o T.I. Abreu e Lima, que a

pesar de serem desenvolvidas as obras estes ainda não estão em funcionamento. As obras relacionadas aos terminais que faziam parte dos corredores Norte/Sul e o Leste/Oeste do BRT ou ainda estão em processo de desenvolvimento ou os terminais já foram construídos, porém ainda não foram inaugurados como os Terminais da 3ª e 4ª Perimetral na Avenida Caxangá.

Atualmente os T.I.s vêm se configurando como um dos principais problemas para locomoção das pessoas dentro da base metropolitana, já que, nos Terminais do SEI tem-se

> (...) uma grande demanda de pessoas, que buscam neste serviço facilidade para se deslocar para diversos lugares, porém presencia-se alguns problemas relacionados aos transportes urbanos, como por exemplo, longas filas nos terminais integrados nos horários de maior movimento, provocando muitas vezes "disputas" para entrar nos ônibus (ANDRADE, SILVA & COSTA, 2014, p.156).

Além dessa problemática, ao mesmo tempo o SEI também proporciona um aumento do tempo de viagem dos seus usuários, visto que o "pinga- pinga" proporcionado pelo sistema, ou seja, o uso de duas ou mais linhas de ônibus e ainda o uso do metrô para o usuário chegar ao seu destino, acarreta numa maior tempo para o deslocamento. Esse maior tempo de deslocamento aumenta por questões que permeiam desde o embarque e desembarque nos veículos dentro e fora dos terminais quanto à espera de um veículo no terminal e também pela "disputa" com os veículos particulares – como os carros e motos, dentro dos grandes congestionamentos.

Outro fator que deve ser levado em consideração é que os Terminais englobam um conjunto de linhas que atendem aos subúrbios. No fim, os terminais acabam servindo como pontos de concentração de pessoas onde nos horários de pico os ônibus sempre andam abarrotados, transformando-se em verdadeiras "latas de sardinhas". Segundo Informações do Grande Recife, atualmente, mais de quatrocentos mil passageiros utilizam o SEI diariamente na RMR. Essas problemáticas dentro do sistema vêm explicitando constante necessidade de revisão do modelo de planejamento urbano e políticas públicas (ANDRADE, SILVA & COSTA, 2014).

Atualmente o sistema de transporte coletivo da RMR Conta com uma frota de mais de 3000 ônibus operando em 394 linhas, para 2.000.000 de passageiros por dia. Esses ônibus realizam cerca de 26 mil viagens por dia. Desses veículos 200 deles são articulados, proporcionando um maior número de pessoas por viagem GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTES, 2016.

Das linhas de ônibus existentes 44% fazem parte do SEI e 66% são do sistema convencional. Ao mesmo tempo tem-se no sistema de transportes sobre trilhos a abrangência da circulação dos metrôs por 39,5 km, com 28 estações, sendo destas sete estações ligadas ao SEI, sendo estas as estações de maior fluxo de pessoas e de deslocamentos (GRANDE RECIFE, *apud* ANDRADE, SILVA & COSTA, 2014, p. 158-159).

Ao SEI cabe pontuar que o mesmo veio por contribuir para o aumento da acessibilidade dentro da RMR, com custo baixo, porém o mesmo apresenta deficiências estruturais, especialmente nos T.I.s, não suportando nos horários de picos (das 05h30min às 08h00min e das 17h00min às 20h30min) a de manda dos usuários. Esses problemas estruturais vêm então refletir na qualidade do serviço oferecido, na satisfação do usuário, bem como reflete diretamente na qualidade de vida daqueles que fazem uso do sistema de transporte coletivo diariamente.

Existe ainda um conjunto de terminais que não fazem parte dos Terminais Integrados do SEI, mas que fazem parte do Sistema de transporte urbano como um todo. Esses terminais são os terminais localizados nos bairros, geralmente da periferia. Com exceção do Terminal do Cais de Santa Rita os demais terminais servem como ponto de abrigo para as linhas que são ofertadas aos bairros.

O Terminal do Cais de Santa Rita apresenta-se como uma funcionalidade diferenciada dos demais metropolitanos, e é essa funcionalidade que o dá um caráter especial e único. No próximo capítulo buscar-se-á debruçar-se sobre essas especificidades do Terminal, bem como

buscar entende-lo juntamente com o espaço ao qual o mesmo encontra-se relacionado.

Diante da carência de informações sobre o Terminal, bem como sobre o território onde o mesmo foi construído buscamos trazer um recorte histórico baseado na análise da paisagem através de fotografias antigas, bem como a partir dos relatos dos entrevistados, visto que os mesmos apresentam uma relação estreita com o terminal já que os mesmos apresentam seu cotidiano relacionado ao mesmo.

4. O TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA – UM ESPAÇO MULTIFACETADO: UMA REPRESENTAÇÃO DA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA E DO ESPAÇO A ELA ASSOCIADO.

Durante a madrugada a rede de transporte coletivo na Grande Recife perde sua constituição multimodal – função desempenhada pelo SEI – (visto que o metrô e o trem funcionam apenas até às 23h, passando rede de transportes desenvolver os deslocamentos dentro da RMR exclusivamente a partir do uso do ônibus.). Esse fato vem condicionar diretamente as feições de locomoção destes usuários dos transportes coletivos dentro do recorte temporal das 0h às 4 horas da manhã.

Mesmo a rede de transporte apresentando uma menor atividade no período da madrugada a área central da cidade do Recife vem por se apresentar como importante nó para a (re)produção do capital na Região Metropolitana. É na área central de Recife, tendo no Terminal do Cais de Santa Rita o ponto nevrálgico, que se terá o nó de circulação pelos transportes coletivos durante o período supracitado.

Durante a madrugada (das 0h às 4 h) todas as linhas de ônibus que atendem à Região Metropolitana do Recife – linhas geridas pelo consórcio Metropolitano Grande Recife – convergem para o centro. Os chamados Bacuraus– ônibus que circulam de hora em hora, durante o período da madrugada são os responsáveis pela circulação de passageiros dentro da RMR durante o período da madrugada.

Os terminais de integração já não desempenham mais a função a eles designada durante o dia – até às 23 horas –, cabendo apenas ao Terminal do Cais de Santa Rita concentrar o ponto de partida e o ponto final das linhas metropolitanas à partir desse horário. O que nesse sentindo, vem por possibilitar a dinâmica dos fluxos de deslocamento populacionais metropolitanos, essenciais para (re)produção social dos indivíduos, bem como da cidade. A existência dessas linhas de ônibus vem por refletir a constituição de uma sociedade em que cada vez mais amplia o uso do dia – o dia útil – para

a sua (re)produção social. E tem-se no Cais de Santa Rita a principal estrutura que concretiza a ação do homem dentro desse espaço, numa temporalidade bem distinta.

4.1. O Terminal do Cais de Santa Rita: breve histórico e características atuais

Localizado próximo ao centro do comércio tradicional da cidade do Recife, na Avenida Martins Barros, no Bairro de São José (mapa 3), o Terminal do Cais de Santa Rita atende como um ponto essencial de retorno da grande maioria das linhas que o mesmo atende. A sua localização (mapa 4) permite que essas linhas tenham nele um local ideal para o ponto de retorno durante o dia.

A Avenida Martins Barros recebe um fluxo grande das linhas que partem da Zona Sul da cidade do Recife, que circulam pela Avenida Dantas Barreto e Avenida Sul ou que circulam nas áreas mais antigas da cidade do Recife, já que a mesma configura-se como uma das principais avenidas que dá acesso as pontes que interligam a parte mais antiga da cidade e o centro expandido da cidade do Recife, passando pela Avenida Conde da Boa Vista.

Essa localização estratégica permitiu que na avenida sempre houvesse um grande fluxo (Foto 8) de veículos de carga e de ônibus, tanto com circulação dentro dos municípios da RMR (Foto 9 e 10) quanto de ônibus que partiam das diversas cidades do estado ou de outros estados do Nordeste. O fluxo dos veículos de carga dava-se devido ao grande fluxo de cargas gerado pelo porto do Recife. Quanto ao fluxo de ônibus, no passado, era acarretado principalmente pelo fato que até a segunda metade da década 1980 a estação rodoviária funcionava no Cais de Santa Rita onde hoje se tem a atual sede do Grande Recife, e que apresenta seu fluxo direcionado voltado para a Avenida Martins Barros.

.

Mapa 3 – Localização dos bairros da cidade do Recife, com ênfase voltada para o bairro de São José, bairro onde se localiza o Terminal do Cais de Santa Rita.

Fonte: Prefeitura do Recife, 2005, apatado por Yohanne Costa, 2015.

Mapa 4 – Localização do Terminal do cais de Santa Rita, destacado em amarelo.

Fonte: Prefeuitura do Recife, 2005, apatado por Yohanne Costa, 2015.

Foto 8 – Avenida Martins de Barros e seu fluxo de veículos em 1959.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, foto de: Mário de Carvalho.

Foto 9 – Grande quantidade de veículos (à direita) de carga no Cais de Santa Rita, em 1959, local onde hoje se tem o Terminal do Cais de Santa Rita.

Fonte: Acervo Diário de Pernambuco

Foto 10 – ônibus da auto viação Triunfo da linha Prazeres, na Avenida Martins de Barros em 1940, ao fundo o Grande Hotel.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico.

Foto 11 – Ônibus da Auto viação Paulista com a linha Paulista, na Avenida Martins de Barros em 1940.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico.

Antes mesmo de configurar-se como uma área de grande circulação de ônibus ou até mesmo firmar-se como um terminal a área que hoje corresponde ao Cais de Santa Rita anteriormente configurava-se como o ancoradouro, ou como era popularmente conhecida: o Cais de dentro. Segundo o Artigo de Napoleão Albuquerque publicado em 1925, que discorre sobre as obras de dragagem do Porto do Recife realizada em 1922 – parte das obras de modernização do porto do Recife – o aterro dessa área teve inicio logo após a realização das obras de dragagem do Porto, possibilitando um melhor uso do ancoradouro ou do “Cais de dentro”.

Juntamente com essa obra, foi iniciada a construção da Ponte Giratória. Sua construção visava justamente permitir a passagem das embarcações veleiras ou de pequeno porte, que aportavam no cais do Abacaxi para realizar carregamento de açúcar, ou em Santa Rita ou no antigo cais do Colégio, na atual Praça Dezessete. Ao mesmo tempo a ponte possibilitoour a ligação do bairro de São José e o do Recife, na foz do Rio Capibaribe.

Funcionando até a década de 1970, quando, tendo suas engrenagens já estariam danificadas e já não conseguia comportar o volume viário – que se destinava à passagem de trens, caminhões e pedestres em pistas isoladas, a ponte foi se deteriorando e tornando-se incapaz ao crescente fluxo de trânsito – sobre ela, e também não havendo mais um grande movimento de embarcações, foi desativada e em seu lugar foi construída uma ponte de concreto, fixa, que recebeu o nome de Ponte 12 de setembro (MELLO, 2003; BARBOSA, 2005).

Albuquerque (1925) expõe que as obras seguiram uma sequência onde primeiramente, foi analisado o estado do ancoradouro antes das obras de dragagem. Em segundo lugar foi definido as unidades que trabalharam na dragagem, em terceiro lugar a realização do acesso ao ancoradouro externo – o que aconteceu oito meses após o início dos serviços de dragagem – e por último a construção dos aterros do Brum e de Santa Rita. Esses aterros foram construídos com volume cúbico de extraído da dragagem do Porto. A Foto a seguir datada de 1932 mostra claramente, mesmo com uma considerável área

aterrada, o cais de dentro funcionando como ponto fundamental para o ancoradouro de navios e veleiros que se destinavam ao Porto do Recife.

Foto 12– O bairro de São José e Santo Antônio com o Cais de Santa Rita, em 1932 funcionando como ancoradouro, no canto superior esquerdo.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2014.

Mesmo funcionando como ancoradouro, a área onde hoje se situa o Terminal do Cais de Santa Rita, tinha nas áreas próximas uma elevada quantidade de veículos de carga e ônibus justamente por conta da proximidade com o porto e pela vitalidade que o mesmo possuía. A Foto a seguir (Foto 13) aponta para a concentração de ônibus estacionados nas áreas próximas ao ancoradouro, juntamente com a ponte giratória.

Além do que foi apontado anteriormente ao mesmo tempo em que se tinha atrelada a dinâmica do porto um grande fluxo de veículos, na época, a Avenida Martim de Souza ainda, concentrava uma grande quantidade estabelecimentos comerciais como, por exemplo, O Restaurante Flutuante, O Grande Hotel, lojas de aviamento, livrarias, etc. O que também justifica a presença de um grande fluxo de veículos.

Foto 13– Cais de Santa Rita e a ponte giratória ao fundo. Na parte mais baixa da Foto tem-se uma grande quantidade de ônibus estacionados nas proximidades do Cais de dentro, em 1947.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2014.

Construído no fim da década de 1960 o viaduto do Forte das cinco pontas passou a exercer um papel fundamental para ligar a Zona Sul da cidade do Recife com a área central, sendo o acesso feito pelo Cais José Estelita e Avenida Imperial (hoje Rua Imperial). Segundo relatos da época se tinha um nó no tráfego devido à presença do antigo terminal rodoviário e do trem que fazia carga e descarga de açúcar interrompendo o trânsito no sentido Zona Sul (SETTE, 1978).

Juntamente com esse processo a ponte giratória foi desativada e com isso as obras de construção do viaduto das cinco pontas e da Ponte 12 de Setembro. Com a desativação da Ponte Giratória foi desativado o Cais de Santa Rita – Antigo Cais do Abacaxi –, que foi aterrado para a construção de um grande armazém da Companhia Brasileira de Alimentos – Cobal (MELLO, 2003; BARBOSA, 2005).

Já em na segunda metade da década de 1970 a área que corresponde ao Cais de Santa Rita, ja teria sua forma cosolidada e vem se perpetuando até

os dias atuais. O que se verifica com o passar dos anos são as mudanças no uso do solo e da forma das construções e da funcionalidade dos espaços. As imagens a seguir contribuem para comparação da estabilidade na forma urbana naquela aérea em 1975 com a forma urbana do Recife em 1999.

Foto 14 – Vista aérea do bairro do Recife, Santo Antônio e São José em 1975.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2015.

Foto 15 – Vista aérea dos bairros do Recife, Santo Antônio e São José em 1999.

Fonte: Facebook Pernambuco Arcaico, 2016.

Segundo o Consórcio Metropolitano Grande Recife o terminal em si foi inaugurado em 2005, e ainda de acordo com alguns dos entrevistados (Categoria **C**) que são donos de estabelecimentos nos arredores do terminal, a região já funcionava como ponto de retorno, parada de ônibus e terminal dos bacuraus muito antes de o terminal, em si, ser construído. A Foto a seguir (Foto 16) apresenta a existência de paradas de ônibus da área, desde a segunda metade da década 1970. Segundo o Grande Recife, o que se tinha era um conjunto de pontos de ônibus que atendiam a região, mas não tinham o caráter metropolitano que o Terminal do Cais de Santa Rita apresenta hoje.

Segundo informações prestadas pela ouvidoria do Grande Recife (Apêndice 3) as linhas Bacurau já existiam quando a EMTU/Recife assumiu o STPP/RMR, em 1979/1980. Na época não existia um terminal unificado e essas linhas saíam da Av. Guararapes, Rua do Sol, Av. Dantas Barreto, Av. Martins de Barros, e Av. Rio Branco. Sendo assim, de fato o conjunto de Pontos de ônibus que se tinha na área onde hoje se encontra localizado o Terminal, não representava nem apresentava a importância como o Terminal do Cais de Santa Rita tem hoje.

Devido tanto à escassez de informações sobre o Terminal do Cais de Santa Rita, buscou-se compreender o Terminal, principalmente a partir da fala dos entrevistados, posto que os mesmos apresentam sua rotina ligada ao mesmo em uma relação de décadas. Sendo assim, os mesmos apontam que mesmo anteriormente à construção do terminal, se tinha na área um fluxo de ônibus e da mesma forma de bacuraus.

> **C1:** (...) Eu tenho essa barraca aqui desde 84[33]. Desde que eu trabalho aqui já existia esse para para de ônibus, sabe? Sempre teve esses baucurais, só que agora é só aqui. Sempre teve ponto de ônibus pros lados de cá. Aqui tem muito comércio e aí o povo vem sempre por aqui. Mas assim, só foi organizado uns dez anos atrás, quando a EMTU veio e organizou as paradas e tudo que é bacurais ficou aqui, sabe? Ficou mais ou menos organizado, e depois organizaram as barracas (...).
>
> **C2:** (...) Faz treze anos que eu trabalho aqui e já vi isso aqui mudar bastante. Só tinha umas paradas, velhas, tudo muito desorganizado, barraca pra tudo que é lado, daí a prefeitura veio e arrumou tudo, o

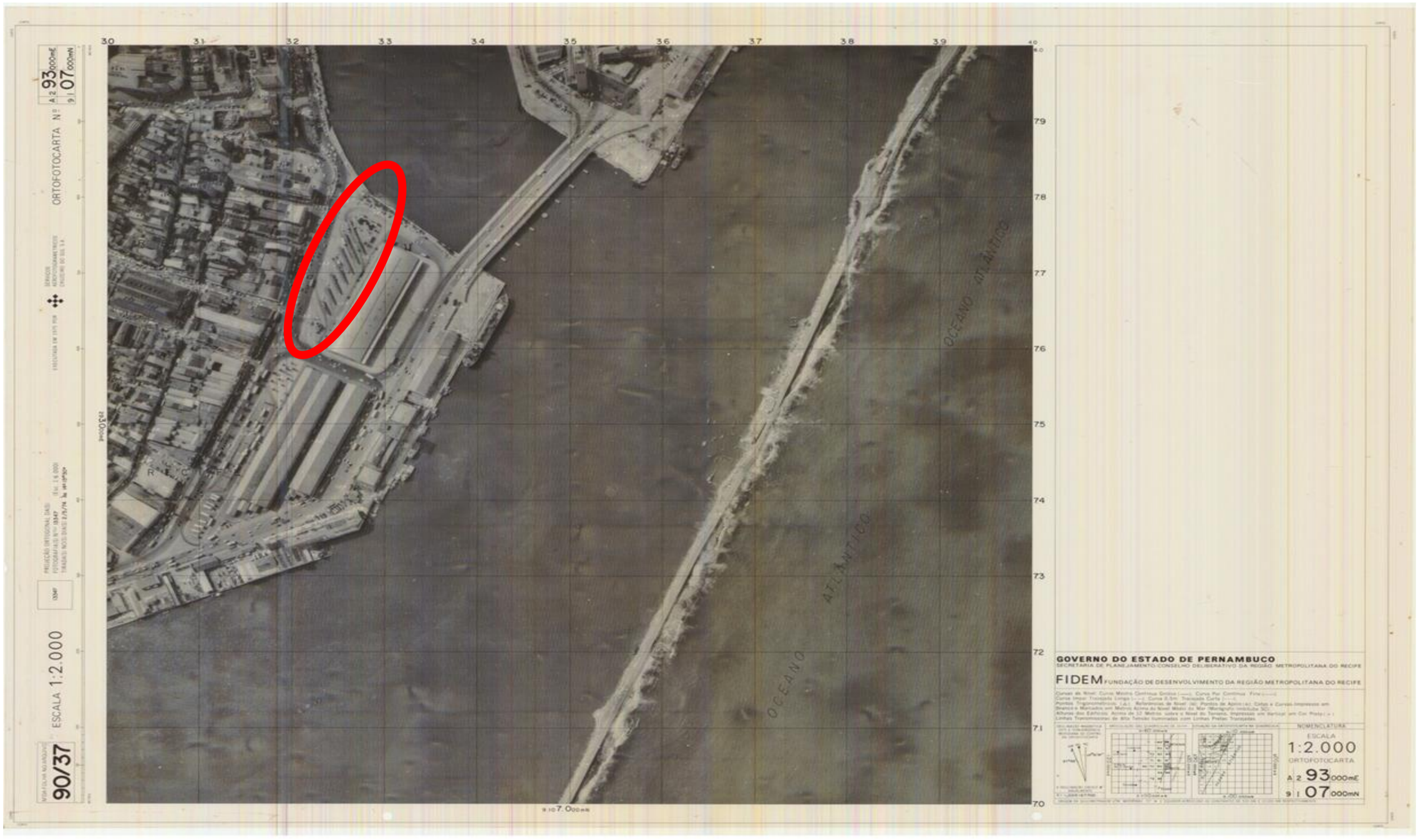
[33] A entrevistada refere-se ao ano de 1984.

> terminal foi arrumado, e tudo mais. Mas o terminal bonito mesmo foi só recente, que arrumou, botou placa (...).
> **C5:** (...) 17 anos que eu trabalho aqui e sempre teve movimento de ônibus, moça. Olhe, sempre teve esses ônibus do lado de cá só tinha umas paradas, mas nada como esse terminal aqui. Eu não lembro do ano certo, mas eu acho que tem uns 12 anos que colocaram tudo organizado e endireitaram tudo, reformaram de novo faz uns 4 anos, que reformaram e colocaram grade.
> **C8:** Olha, eu trabalho aqui a mais de 20 anos (...) lembro de que se tinha ônibus por aqui há muito tempo. Muito tempo mesmo. Tinha muitos ônibus que vinha de Boa Viagem, lá daquelas bandas tudo vinha pelo viaduto das cinco pontas (...). Depois de muito tempo, foi que se foi tendo mais ônibus. Antes o povo pegava ônibus aqui quando saia do mercado, mas o ônibus passava na Boa Vista também e de lá partia pras bandas de Boa Viagem também. E de madrugada pegava o pessoal que ia pra Boa Viagem ou que voltava de lá, só que era muito pouca gente, hoje tem mais. Tem uns dez anos que se organizou tudo, botou placas e fizeram daqui um terminal decente. Quando se juntou tudo e se organizou foi que todos os bacurais ficou aqui (...)e tem muito movimento por conta disso.,
> .

Fazendo uma análise sobre o conteúdo da fala dos entrevistados, principalmente sobre a fala do entrevistado C8 entende-se que o fluxo de ônibus destinados à área foi gerado inicialmente principalmente pelos ônibus que partiam da Zona Sul da cidade. O Cais de Santa Rita configurava-se como um local de embarque e desembarque de passageiros e também como parte do trajeto de algumas linhas, visto que a área fazia a ligação entre a Zona Sul da Cidade, o centro tradicional do Recife e o seu centro expandido.

Somente com a EMTU de fato o Terminal do Cais de Santa Rita (Foto 17) passou a existir. Com o Grande Recife e o pensamento da gestão dos transportes coletivos a partir de uma lógica metropolitana. A organização do transporte coletivo, inclusive na madrugada vem refletir esse tipo de gestão. A implantação do Terminal, bem como a concentração de todas linhas bacuraus no mesmo dá ao Terminal uma importância metropolitana, confirmando-o como, no período da madrugada, uma importante estrutura a ser considerada, quando se fala nos deslocamentos pendulares na RMR posto que é a única esrututa da rede de transporte coletivo dentro da Região Metropolitana em funcionamento nesse horário.

Foto 16 – Ortofotocarta de 1975 do Cais de Santa Rita com as paradas de ônibus, em destaque, antes de o Terminal existir.



Fonte: CONDEPE/FIDEM, 1975.

Foto 17 – O Terminal do Cais de Santa Rita, em maio de 2008, ainda sobre a gestão da EMTU em transição para o Grande Recife.

Fonte: Leonir Ângelo Lunardi, 2008.

Hoje, o Terminal do Cais de Santa Rita (Foto 21) se configura como um terminal bastante distinto dos outros terminais metropolitanos, visto que o mesmo possui duas funcionalidades bastante distintas dentro do dia. A primeira funcionalidade corresponde ao período de 04h. até as 23h59min. e a segunda corresponde ao período das 0h até as 04h.

A primeira vem apresentar o Terminal como ponto de ônibus comum ou ponto de retorno de diversas linhas de ônibus, que enxergam no terminal somente mais uma parada do trajeto ou o ponto onde a viagem retorna para onde a mesma teve início. De acordo com dados concedidos por meio da Ouvidoria da Grande Recife (Anexo 1) em Abril de 2015 o Terminal do Cais de Santa Rita atendeu diariamente a uma demanda de 40 linhas em dias úteis com um fluxo de 192.322 passageiros/dia; uma demanda média aos sábados de 126.463 passageiros/dia e uma demanda média aos domingos de 78.234 passageiros/dia.

A segunda funcionalidade vem por apresentar o Terminal do Cais de Santa Rita como a única estrutura que concentra todas as linhas em circulação

dentro da RMR, posto que toda a rede de transporte coletivo encontra-se articulada pelo Terminal do Cais de Santa Rita. Ainda segundo os dados fornecidos por meio da Ouvidoria da Grande Recife (Anexo 1) durante a madrugada o Terminal atende a uma demanda média de dia útil: 3.844 passageiros/dia, demanda média aos sábados: 6.375 passageiros/dia, demanda média aos domingos: 5.637 passageiros/dia.

O serviço Bacurau é o serviço que opera durante a madrugada, entre 0he 4h. Durante a madrugada as linhas regulares são desativadas e as linhas bacuraus passam a trafegar sobre os bairros da RMR, fazendo a baldeação entre os mesmos. Ao todo, durante a madrugada, a RMR conta com 46[34] linhas bacuraus que atendem aos que se deslocam durante a madrugada.

As linhas do tipo Bacurau[35] são enquadradas em um tipo especial de serviço e tem características que as diferencia das linhas que operam no período diurno. Um exemplo disso diz respeito ao terminal e o ponto de retorno que são invertidos - passando o primeiro a ser no Cais de Santa Rita e o segundo no subúrbio. Todas as linhas em uso nesse horário convergem para o Cais de Santa Rita, sendo esse o ponto nevrálgico do sistema de transportes coletivos na madrugada dentro da RMR já que todas as linhas de ônibus e também o SEI funcionam até às 23 horas.

Contando com três plataformas para embarque e desembarque nas em 18 paradas, o Terminal do Cais de Santa Rita funciona 24 horas por dia e atende a um publico bastante diverso. Desde sua inauguração o Terminal passou por duas reformas, a primeira em 2008 e a ultima em 2010, quando foi adotado para todos os Terminais Metropolitanos um único padrão, onde se incluía o logo do Consórcio Metropolitano do Grande Recife. No que diz respeito à forma, essas reformas não se configuraram como uma mudança

[34] Em 2015 o consórcio Metropolitano divulgou, por meio da ouvidoria que o Terminal conta com 462 linhas bacuraus, porém esse dado encontra-se desatualizado. Hoje o Terinal conta com 46 linhas bacuraus.

[35] As linhas do tipo bacurau também são conhecidas pelo nome de linhas sociais pelo fato de que para as empresas de transporte as mesmas não possibilitar a acumulação de grandes lucros, sendo as mesmas destinadas principalmente para o deslocamento, mesmo que reduzido, da população dentro da madrugdada.

radical na estrutura de funcionamento do Terminal. As mesmas foram organizadas, no sentido de adequar as fachadas com as novas propostas de terminais que o Consórcio Metropolitano começou a propor dentro da sua gestão.

Foto 18– Comparativo entre a as fachadas do Terminal do Cais em 2014 e em 2005.

Fonte: Fontes diversas[36], adaptada pela autora da pesquisa, 2014.

A própria forma do terminal permite que o mesmo possa atender uma grande quantidade de linhas e os fluxos de pessoas geradas por elas. Cada plataforma do terminal (Foto 19 e 20) atende a cerca de 6 pontos de ônibus. Dependendo da demanda das linhas cada ponto de parada pode atender a cerca de uma ou duas linhas, em alguns casos específicos, como grande parte

[36] As fotos do lado esquerdo são de autoria da pesquisadora, tiradas em 2014. A Fonte da imagem superior do lado direito é reservada à: www.marialhelenareporte.blogspot.com e a fonte da imagem inferior direita: <www.meutransporte.blogspot.com>

das linhas que se dirigem para a zona Sul da cidade, onde o ponto dessas chegam a atender a 3 linhas.

Foto 19 – Estrutura do Terminal do Cais de Santa Rita. À direita tem-se a primeira plataforma de embarque e desembarque. Ao centro a segunda e à esquerda a terceira.

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

Foto 20 – Vista panorâmica das três plataformas do Terminal do Cais de Santa Rita.

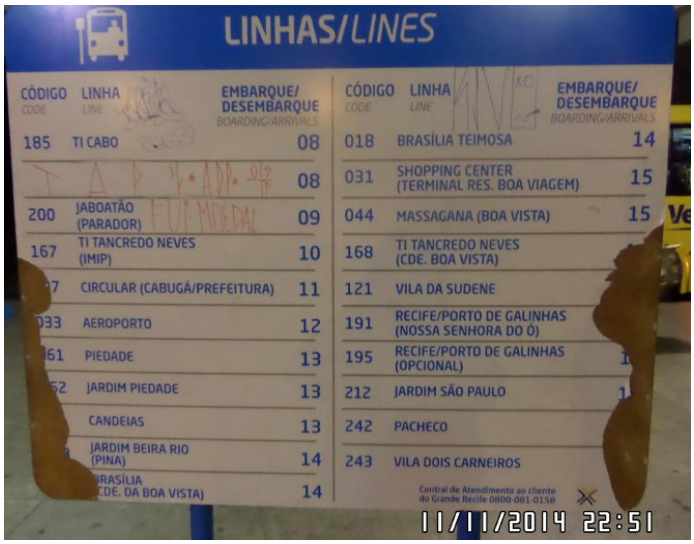
Fonte: Yohanne Costa, 2016.

Apesar de não haver um grande acréscimo no número de linhas em circulação durante o funcionamento do terminal – diferença entre o quantitativo de linhas durante o dia e o quantitativo durante a madrugada – o que o torna uma área de extrema relevância dentro do território metropolitano, é o fato do mesmo concertar toda forma de deslocamento pelo transporte coletivo no

período. As fotos abaixo apontam para as linhas que trafegam pelo Terminal do Cais durante o dia e que servem como linhas bacuraus.

Com os bacuraus concretizam na madruga a estruturação uma rede transporte articulada voltada especificamente para o uso do transporte coletivo rodoviário. Ao mesmo tempo, em que existe essa concentração a rede de transporte não diminui sua influência dentro do território metropolitano, o que se percebe é que a mesma vai atender a todos os usuários da RMR que se deslocam no período de funcionamento dessas linhas, todavia essa rede adapta-se de acordo com as demandas de deslocamento.

Foto 21 – Painéis com as linhas que circulam no Terminal do Cais de Santa Rita até as 23h59 min.



Fonte: Yohanne Costa, 2014.

Foto 22 – Painel com as linhas Bacuraus no Terminal do Cais de Santa Rita.

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

Existe uma diversidade na origem/destino das linhas que trafegam pelo terminal. Não importando o período do dia o Terminal recebe o fluxo de linhas que tem como ponto de partida as principais cidades da RMR, o que pode ser considerado um indicativo de que o mesmo se insere dentro da dinâmica de deslocamentos pendulares na Região Metropolitana. O que se vem por apreender é o fato de que é na madrugada que o mesmo assume uma importância única para a rede de transportes da RMR: centralizar o transporte coletivo, tornando-se uma importante estrutura metropolitana para os deslocamentos pendulares.

Essa variedade de linhas que circulam no Terminal atende a um público bastante diversificado. Apresentar uma diversificação no perfil das linhas que circulam pelo Terminal, não se tem apenas revelado o conjunto de localidades para onde partem e para onde vão os usuários, ou seja, as ligações estabelecidas por e a partir do Terminal. Essa diversidade vem também ser traduzida no perfil do usuário, de acordo com o período do dia. A partir dos usuários pode-se compreender a tipologia dos deslocamentos que estão relacionados ao uso do Terminal do Cais de Santa Rita.

O perfil do usuário do Terminal, juntamente com as ligações estabelecidas pelo mesmo são essenciais para a compreensão das funcionalidades que o mesmo tem durante o dia. É por isso que se faz essencial debruçar-se sobre o perfil desse usuário, e as ligações que esse usuário faz dentro do território metropolitano a partir do Terminal, pois sendo assim tem-se o entendimento do funcionamento do mesmo como um todo, não apenas julgando sua importância a partir das linhas que o mesmo atende.

Sendo assim, a seguir faz-se uma análise sobre o Terminal a partir dos seus usuários e das ligações estabelecidas dentro do território metropolitano. Tomando como base os questionários (apêndice 1) aplicados aos 300 usuários, categorizados em intervalos de 4 horas, conforme apontado pela metodologia e as entrevistas (apêndice 2) aplicadas aos usuários dos bacuraus buscou-se definir as características dos usuários e entender as ligações estabelecidas.

4.2. O Terminal do Cais de Santa Rita: um olhar sobre o perfil dos seus usuários e das ligações estabelecidas por eles nas distintas temporalidades.

Compreender os usuários do Terminal e as ligações estabelecidas por eles durante seu trajeto vem por traduzir todo o seu funcionamento. São as demandas criadas pelos fluxos desses usuários que vão configurar ao terminal características que o distingue dos demais terminais ou pontos de parada na Região Metropolitana do Recife. Ao mesmo tempo, ao desvendar o perfil do usuário do terminal, estamos também desvendando as motivações pelo qual tal usuário desloca-se fazendo do terminal ou um ponto de partida ou de chegada.

Ao dividir sistematicamente o dia em 6 horários distintos, cada uma com 4 horas, buscou-se aproximar cada vez mais da realidade a análise sobre o usuário e suas ligações. Essas temporalidades vão apresentar com clareza a distinção do perfil de cada usuário e o consequentemente de que forma esses

perfis estão relacionados com as funcionalidades desempenhadas pelo Terminal do Cais de Santa Rita durante o dia.

Sendo assim, para identificar o perfil do usuário do terminal, buscamos analisar a idade, sexo, cidade de partida, cidade de destino, a razão que o motiva para usar o terminal e os horários em que os mesmos fazem uso do Terminal.

4.2.1. O Terminal do Cais de Santa Rita na Madrugada: o motor dos deslocamentos pendulares dentro da RMR.

Diferentemente dos demais locais da Região Metropolitana, na madrugada (0h às 4h) o Terminal do Cais de Santa Rita configura-se como um ponto de convergência de fluxos de pessoas. Graças aos bacuraus, o Terminal configura-se como a única e principal estrutura de onde os transportes coletivos partem e retornam. Nesse período não existem linhas que fazem o papel multimodal do SEI. Como todas as linhas partem do Terminal e convergem para o mesmo, geralmente os usuários dos bacuraus fazem uso de duas linhas para chegar ao seu destino final. Deslocar-se dentro da RMR nesse período requer do usuário utilize uma linha para chegar ao Terminal e no Terminal e outra linha para chegar o seu destino final.

A título de exemplo, um usuário que tem como ponto de partida o bairro de Piedade, e pretende chegar ao bairro de Jaboatão Centro[37], o mesmo teria que deslocar-se até o Terminal do Cais de Santa Rita, e de lá o mesmo faria uso de uma linha que se destina ao bairro que tem como destino final. Durante o dia esse processo não ocorreria, posto que para esse deslocamento existiria uma linha em funcionamento.

[37] Lembrando que esses bairros são de uma cidade da RMR (Jaboatão) e não do núcleo metropolitano, a cidade do Recife.

Essas linhas são desativadas visto que na madrugada o fluxo de pessoas que se deslocam dentro da RMR utilizando o transporte coletivo é bastante inferior aos fluxos desencadeados durante o dia. Assim, o transporte coletivo da RMR é reduzido ao quantitativo de 46 linhas que desempenham o papel de baldeação entre bairros. Nesse caso uma linha atende a mais de um bairro ou destino, sendo o itinerário dessas linhas alterados e os pontos de paradas reduzidos.

É nesse contexto em que os usuários do Terminal fazem uso do transporte coletivo na madrugada. Cabe então debruçar-se sobre o usuário e as ligações que os mesmos estabelecem e compreender o papel do Terminal dentro desse período de tempo. Sendo assim, os questionários aplicados no horário vão servir como amostra para refletir sobre os mesmos. Dos 50 questionários realizados nos usuários desse horário pode-se identificar que 39 eram do sexo masculino e 11 do sexo feminino, distribuídos numa faixa etária entre 21 e 50 anos. A tabela a seguir aponta a distribuição dos usuários de acordo com a faixa etária.

Tabela 5 – Faixa etária dos usuários do Terminal no período da madrugada.

Faixa etária dos usuários do Terminal na madrugada					
10-20 ANOS	21-30 ANOS	31 – 40 ANOS	41 – 50 ANOS	51- 60 ANOS	61-70 ANOS
0	31	14	5	0	0

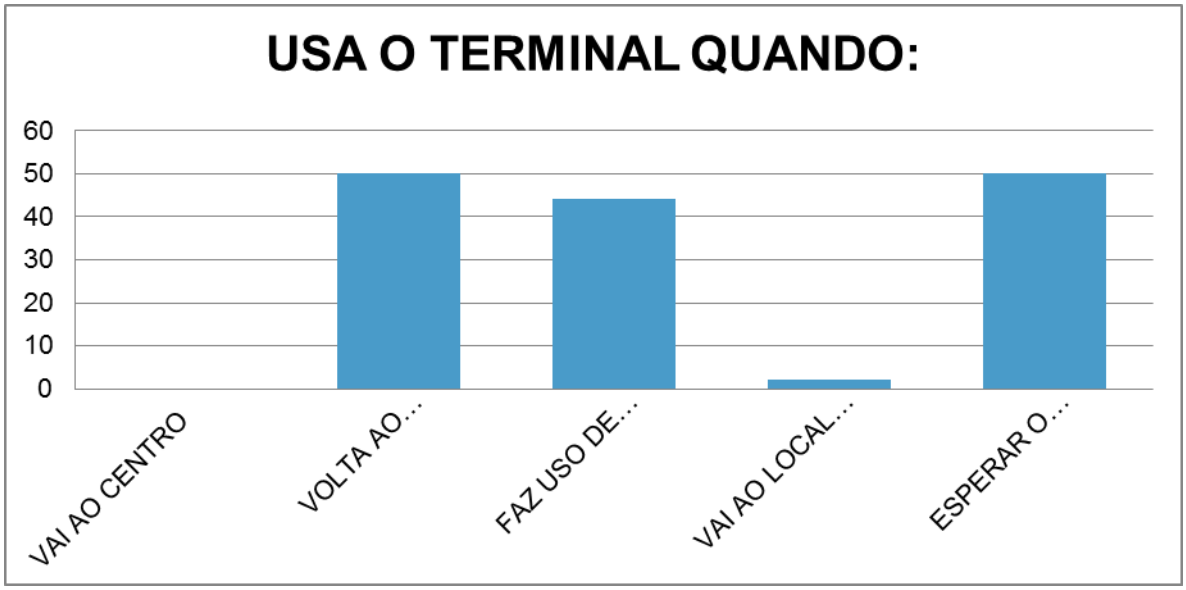
Fonte: Resultado da pesquisa de campo, 2015.

Os usuários que fazem parte da amostra enquadram-se numa faixa etária relativamente jovem. Essa característica indica que todos esses usuários encontram-se em idade economicamente ativa, ou seja, estão aptos a exercer alguma atividade remunerada. Concomitantemente ao ser analisado as razões com as quais os mesmos fazem uso do terminal e a finalidade do deslocamento realizado – percurso de ida e volta – tem-se a confirmação de que estes usuários realizam alguma atividade remunerada.

Conforme apontado pelos gráficos (Gráfico 1 e Gráfico 2) a seguir **todos** os usuários nesse horário buscam o Terminal para realizar o trajeto de volta pra casa e esperar o bacurau. No que diz respeito à finalidade dos

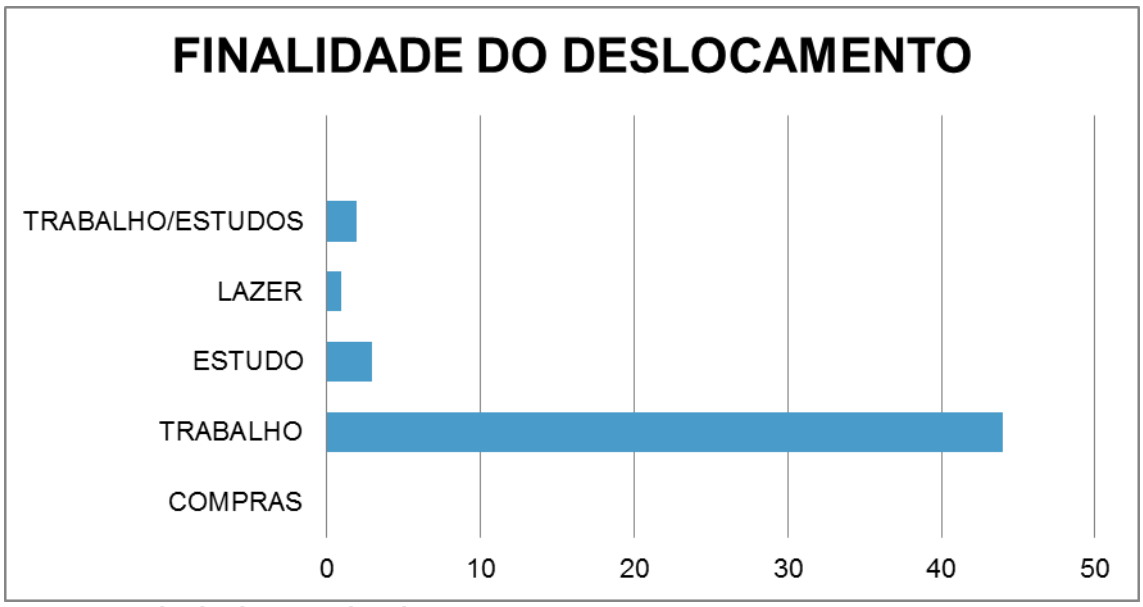
deslocamentos realizados 44 usuários apontaram **o trabalho** como o motivo principal pelo qual se desloca naquele horário, em seguida tem-se os **estudos** com 3 usuários e ao mesmo tempo **trabalho e estudos** para 2 desses usuários.

Gráfico 1 – Respostas ao questionamento sobre quando o terminal é usado deslocamento.



Fonte: Resultado da pesquisa de campo, 2015.

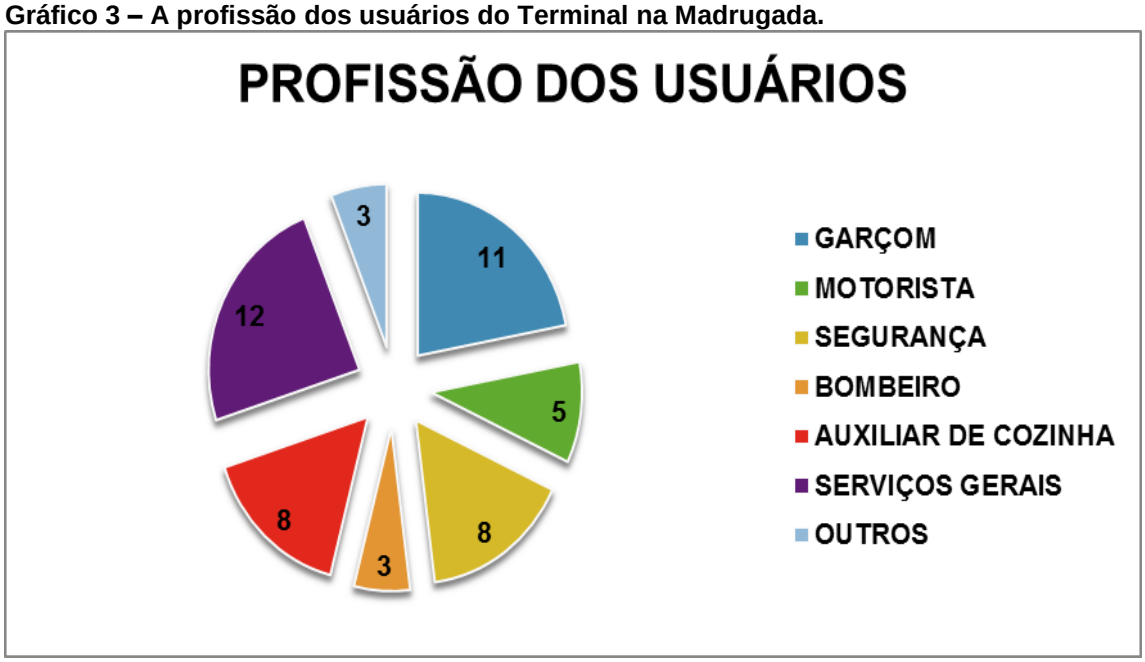
Gráfico 2 – Respostas sobre a finalidade do deslocamento em que o usuário realiza por/a partir do Terminal do Cais de Santa Rita.



Fonte: Resultado da pesquisa de campo, 2015.

Quando se faz o cruzamento entre os dados de sexo, junto com as informações sobre motivo dos deslocamentos, percebe-se que há uma predominância de usuários do sexo masculino. Pode-se entender esse fato ao analisar as respostas sobre a profissão. Grande parte dos usuários ocupam postos de trabalhos que geralmente são ocupados por homens. Funções como segurança, garçom, motorista, etc.

Gráfico 3 – A profissão dos usuários do Terminal na Madrugada.



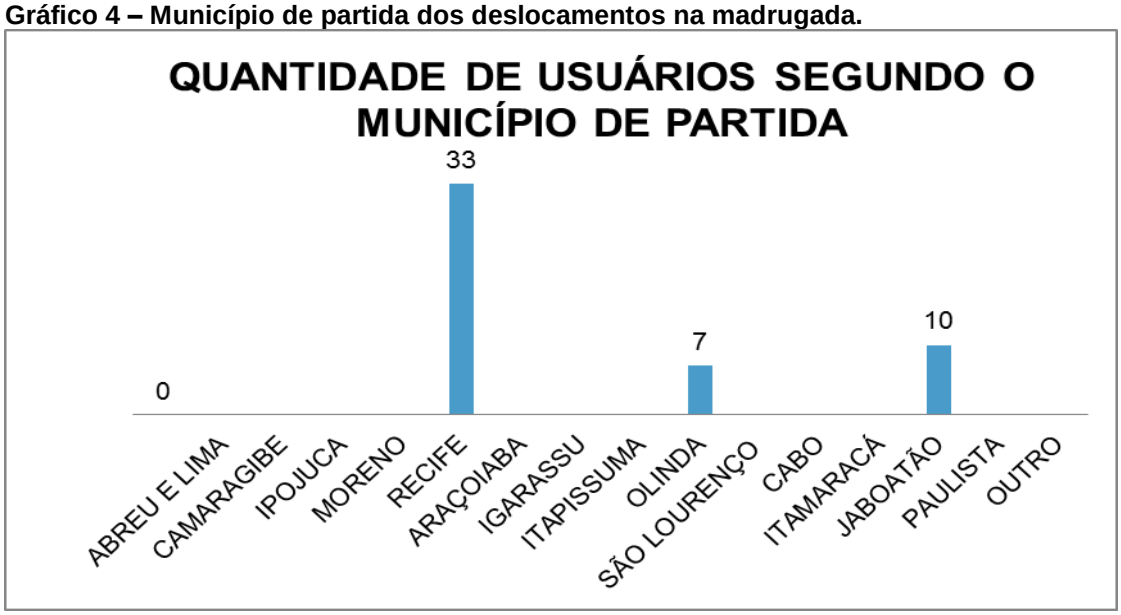
Fonte: Resultado da pesquisa de campo, 2015.

Ainda deve-se então entender o local de oferta de emprego e o perfil econômico do mesmo, para então entendermos como a oferta de trabalho vai influenciar no perfil no perfil do trabalhador que faz uso do terminal. Entender o local de partida e o local de destino contribui para que se tenha também o entendimento da dinâmica dos deslocamentos na madrugada. Tendo o trabalho sido apontado como a principal motivação para os deslocamentos na madrugada e se esses deslocamentos forem destinados às áreas que ultrapassam os limites políticos-administrativos da cidade onde se tem fixo local de residência, tem-se a caracterização do deslocamento pendular.

Os gráficos (Gráficos 4 e 5) abaixo vêm por apresentar a síntese da análise sobre as origens e destinos dos deslocamentos. Pode-se perceber que os Municípios de Partida restringem-se à Recife, Jaboatão e Olinda. Ao analisarmos os bairros de onde partem esses deslocamentos entende-se o

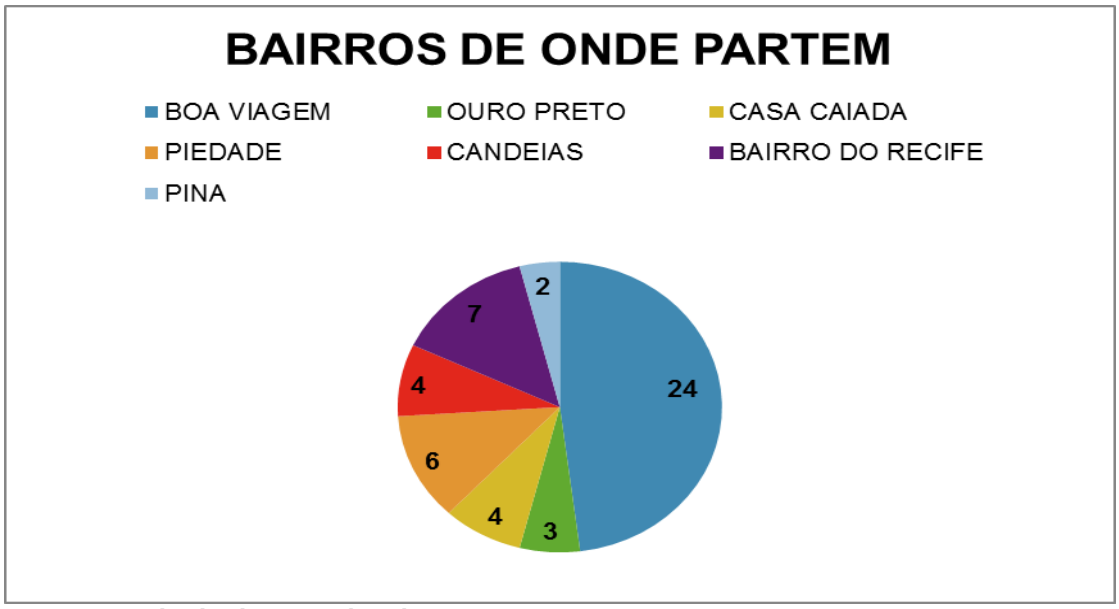
porquê desses deslocamentos se restringirem a essas cidades. Dos bairros de onde partem esses deslocamentos tem-se uma grande oferta de serviços, em relação aos outros bairros da RMR – que funcionam após as 22 horas, como: bares, hotéis, restaurantes, supermercados, hospitais, clubes, boates, etc. Ao combinar o perfil profissional (Gráfico 3) dos usuários com os bairros de partida, pode-se inferir que os mesmos exercem atividade remunerada em bares, restaurantes, boates, e clubes.

Gráfico 4 – Município de partida dos deslocamentos na madrugada.



Fonte: Resultado da pesquisa de campo.

Gráfico 5 – Bairros de onde partem os usuários do Cais de Santa Rita na madrugada.

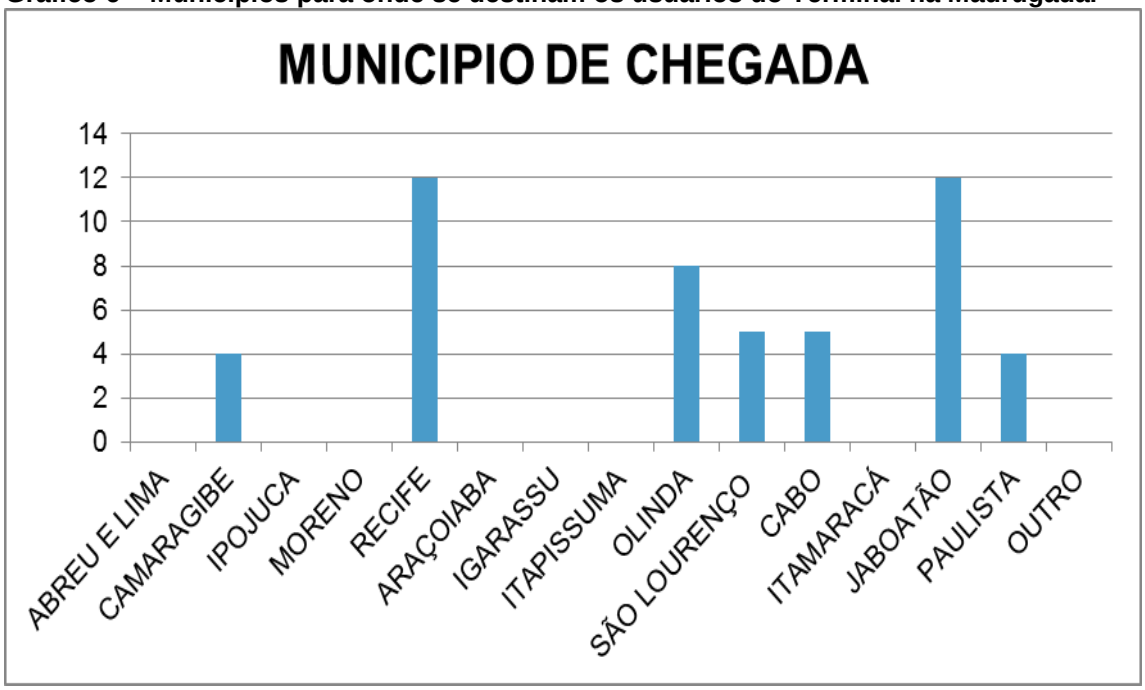


Fonte: Resultado da pesquisa de campo.

No sentido inverso, quando se analisa os municípios e os bairros para onde se destinam os deslocamentos tem-se uma variedade na composição desses destinos. Os gráficos (Gráficos 6 e 7) abaixo apresentam a síntese dos dados sobre esses. Ao analisa-los pode-se notar que existe um deslocamento significativo para as áreas periféricas ou bairros periféricos da Região Metropolitana do Recife.

Esse processo ocorre principalmente por conta de que a oferta de emprego tende a se concentrar nas áreas centrais, principalmente quando se trata dos serviços noturnos. No caso da RMR essas áreas encontram-se principalmente vinculadas ao bairro do Recife – vinculadas ao polo gastronômico do centro histórico – zona sul da cidade do Recife e zona Leste de Jaboatão – Eixo Boa viagem/Candeias vinculadas ao complexo gastronômico e hoteleiro das praias metropolitanas – e o centro histórico de Olinda.

Gráfico 6 – Municípios para onde se destinam os usuários do Terminal na Madrugada.



Fonte: Resultado da pesquisa de campo.

Gráfico 7 – Bairros para onde os usuários se destinam na madrugada.

Fonte: Resultado da pesquisa de campo

Esses fluxos desencadeados pela relação centro-periferia tanto podem se configurar como apenas deslocamentos desencadeados pela desigual oferta de trabalho dentro de uma única cidade, como também podem caracterizar-se como deslocamentos oriundos dentro da relação centro-periferia em caráter metropolitano.

Ao comparar individualmente cada usuário sobre as cidades de partida, juntamente como as cidades de chegada, teve-se como compreender que ligações e que feições esses deslocamentos assumem, pode-se constatar que existe dois tipos de deslocamentos existentes: os deslocamentos entre as áreas centrais e as periferias, não ultrapassando os limites políticos administrativos das cidades, e o deslocamento pendular. O quadro (Quadro 1) abaixo apresenta as feições desses deslocamentos na RMR.

Quadro 1 – Os municípios de saída e chegada dos usuários do Terminal do Cais de Santa Rita na madrugada, separados por origem e destino de cada município.

ORIGEM		DESTINO	
Municípios	**Quantidade de usuários**	**Município**	**Quantidade de usuários**
RECIFE	33	**CAMARAGIBE**	**3**
		RECIFE	**8**
		OLINDA	**5**
		JABOATÃO	**7**
		PAULISTA	**3**
		SÃO LOURENÇO	**5**
		CABO	**5**
JABOATÃO DOS GUARARAPES	10	**RECIFE**	**2**
		PAULISTA	**1**
		OLINDA	**3**
		CAMARAGIBE	**1**
OLINDA	7	**RECIFE**	**2**
		JABOATÃO	**5**

Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

Recife configura-se como a cidade onde se tem um maior fluxo de deslocamentos centro-periferia e também o local de onde saem grande parte dos deslocamentos pendulares e uma maior ligação com as cidades da RMR, concentrando mais da metade – cerca de 56% – do total da amostra para o período. Isso ocorre pelo fato de Recife, dentro da economia da Região Metropolitana configurar-se como grande centro de oferta de empregos e serviços.

Percebe-se também que os deslocamentos pendulares ocorrem principalmente entre os municípios que apresentam uma proximidade territorial, visto que se tem entre eles uma malha urbana bastante articulada e integrada, frutos do processo de metropolização. Ao mesmo tempo, tem-se a o indicativo de até onde se estende a influência Terminal para os deslocamentos metropolitanos. Refere-se à influência do Terminal e não da rede de transportes como um todo, posto que além do Terminal as linhas bacuraus tem

como ponto de parada outros locais da RMR, porém esse estudo se concentra apenas no entendimento do Terminal e suas funcionalidades.

Para os usuários o Terminal apresenta-se como estrutura importante para seu deslocamento, por que

> **U1:** (...) mesmo com toda insegurança aqui no Terminal se tem todas as linhas que você puder imaginar para circular na cidade. Tem muita gente esperando os ônibus aqui. O caminho que eu faço tem que passar por aqui mesmo, porque aqui a gente tem o terminal dos ônibus. Só tem ônibus aqui mesmo. Se for ficar fora do terminal é bem capaz do motorista nem parar, porque vai pensar que você é ladrão.
>
> **U5**: (...) Pra mim esse terminal é muito importante, sem ele a gente não tinha algo organizado pra poder pegar os bacuraus. Meu trajeto mesmo tem que ser por aqui, tenho que pegar dois ônibus pra poder chegar em casa, mas ainda bem que tem ônibus nessas horas.
>
> **U6:** (...) o Terminal é muito importante para que as pessoas possam trabalhar de noite e pegar o ônibus. De toda forma so tem se for por aqui, então eu tenho que passar por aqui pra poder ir pra casa. Mas o terminal é muito importante, principalmente pra a gente que trabalha na noite.

Assim, foi possível identificar que durante a madrugada o Terminal do Cais de Santa Rita atende a um conjunto de usuários que, em sua maioria, buscam no horário a sua (re)produção social e que veem nos bacuraus o único meio de se locomover pelo transporte coletivo na RMR. Simultaneamente esses usuários a partir dos seus deslocamentos revelam a localização dos postos de trabalho noturno, bem como a oferta de serviços dentro da RMR.

Da mesma forma os mesmos revelam uma forte ligação entre as áreas centrais e as áreas periféricas que vão impulsionar esses deslocamentos, seja ele a nível municipal ou a nível metropolitano – deslocamento pendular. Destarte, dentro desse recorte temporal o Terminal apresenta-se como importante porto de conexão para os usuários que se deslocam dentro da RMR na madrugada, já que é a partir dele que os ônibus saem e chegam nesse período. Pelo fato de ser dele o local de saída e chegada, os usuários conseguem usufruir das linhas que o mesmo fornece a fim de completar seus deslocamentos.

A seguir tem-se a análise do Terminal a partir do perfil dos usuários do Terminal e suas ligações durante o dia – até as 23h59min – a fim de compreender sua funcionalidade de forma isolada do uso dos bacuraus. Buscou-se compreende-lo dentro do contexto da rede metropolitana de transportes em completo e total funcionamento.

4.2.2. O Terminal do Cais de Santa Rita durante o dia – até às 23h59min: sua funcionalidade dentro da rede metropolitana de Transportes

Compreender o Terminal do Cais de Santa Rita durante o dia implica reconhece-lo como uma peça do quebra-cabeça que é o sistema de transportes coletivos da RMR. Compreender sua funcionalidade durante vem por apresenta-lo não como o elo mais importante do sistema de transportes, como acontece na madrugada, mas como parte de um sistema metropolitano.

Primeiramente, cabe pontuar que durante o dia o Terminal do Cais de Santa Rita serve como terminal de passageiros – ponto inicial e/ou ponto final da viagem – para uma única linha: Recife/Porto de Galinhas. Enquanto que para as linhas restantes, 39 linhas, o Terminal configura-se como um ponto de retorno, o lugar onde a viagem retorna para ponto inicial ou para seu terminal, ao terminal que a linha pertence.

Por englobar um recorte temporal bem maior do que a madrugada, buscou-se compreender o perfil do usuário em 5 recortes temporais distintos. Esses recortes vêm por colaborar para que haja um melhor entendimento do perfil desses usuários e das conexões realizadas por eles. O quadro (Quadro 2) abaixo resume os recortes temporais adotados e as análises aqui feitas levarão em consideração os mesmos.

Quadro 2 – Os recortes temporais seus respectivos horários.

RECORTES TEMPORAIS	HORÁRIOS
MANHÃ	4h às 7h59min
	8h às 11h59min
TARDE	12h às 15h59 min
TARDE/NOITE	16h às 19h59min
NOITE	20h às 23h59min

Fonte: Yohanne Costa, 2014.

4.2.2.1. O Terminal do Cais de Santa Rita no turno da manhã.

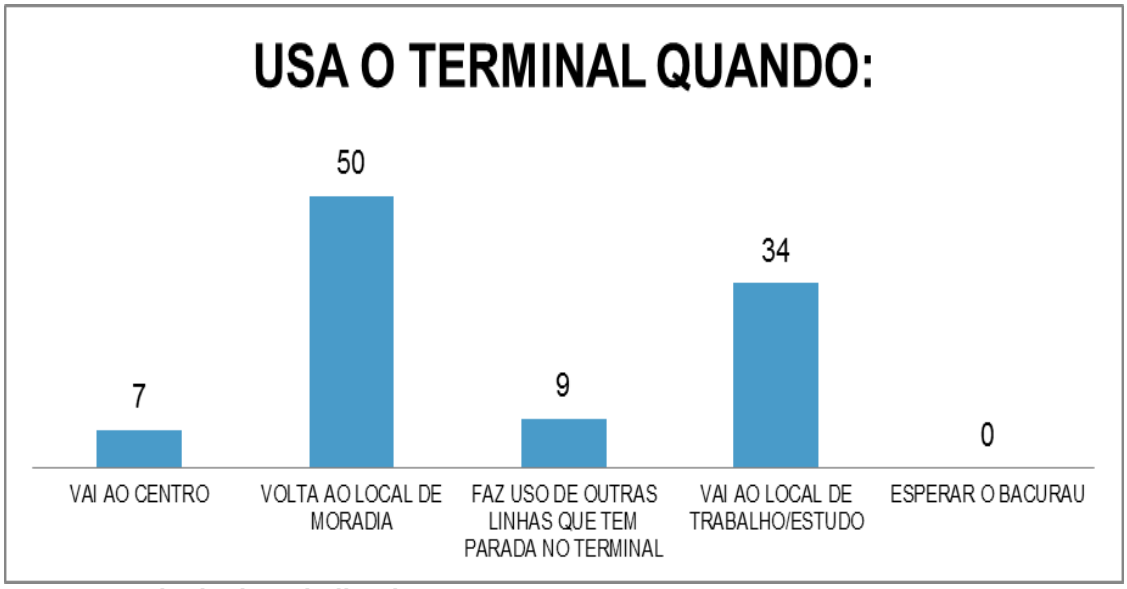
Nos horários que compete ao recorte temporal da manhã o Terminal do Cais de Santa Rita apresenta duas dinâmicas bastante distintas. O horário das 4h 00min. as 7h 59 min. tem-se um esvaziamento do terminal na primeira metade desse período, visto que as linhas bacuraus deixam de funcionar, são desativas e ao mesmo tempo, as linhas de ônibus convencionais começam a funcionar, saindo do seus respectivos terminais. Nesse horário o Terminal passa a exercer sua função principal durante o dia: ponto de retorno de 40 linhas regulares.

No que diz respeito ao usuário, temos uma variação de idade bastante significativa, a faixa etária dos mesmos compreende desde usuários desde os 14 anos até os 50 anos, sendo estes distribuídos entre 28 pessoas do sexo feminino e 22 pessoas do sexo masculino. Dentro da faixa etária, se tem um conjunto de pessoas (13) que estão abaixo dos 20 anos de idade. Esse dado pode ser um indicativo de que nesse horário há um deslocamento de pessoas com a finalidade de chegar ao local estudo. Segundo relato dos entrevistados da Categoria C:

> **C6:** (...) É só depois dais seis da manhã que o terminal começa a se encher novamente. Tem gente que vem pra cá pegar outros ônibus, tem gente que trabalha no mercado, nas lojas aqui, tem gente que tá so de passagem. Tem uma molecada também que vem pra escola aí, nesse prédio alto. Tem muito menino aqui que sai do terminal e vai pra essa escola aí.
>
> **C1:** (...) De manhã logo cedo é muito parado, as coisas aqui só movimentam entre seis e seis e meia, que os ônibus começam a levar o povo pro trabalho. Depois tem o pessoal que vai pra escola do Porto Digital, o povo desce e vai embora. Tem muita gente que vem trabalhar aí no Mercado de São José, nas lojas. Muita gente mesmo, sabe? Só muda o tipo de gente.
>
> **C10:** Aqui de manhã logo cedo tem mais o movimento do pessoal que tá indo trabalhar ou aqui por perto ou vem pegar outro ônibus, mas também tem os meninos que vão pra escola, tudo aqui perto também (...).
>
> **C3: (...)** De manha temos um público bem diferente do da noite e da madrugada, de manhã a maioria das pessoas estão querendo ir trabalhar, ou trabalham aqui perto ou vem esperar um ônibus. Tem muito adolescente indo pras escolas. Isso acontece logo cedo, até umas 8 horas.
>
> **C9:** Pela manhã as pessoas tão indo trabalhar, logo cedo. Tem gente que vem pra cá pegar ônibus, porque o metrô ainda não tá funcionando ainda, mas mais tarde tem mais uma galera que vem pra trabalhar aqui por perto (...)

Sendo assim, só na segunda metade do horário (6h às 07h59min) verifica-se que se tem um grande fluxo de pessoas se dirigindo ao terminal com o objetivo de chegar aos postos de trabalho/ escola, mas é logo cedo entre as (4h e 6h) que as pessoas procuram o terminal para fazer uso de alguma linha que atende. O mesmo pôde ser constatado a partir dos questionários, o gráfico (Gráfico 8) abaixo resume os indicativos de quando os usuários desse horário fazem uso do Terminal.

Gráfico 8 – Os usuários usam o terminal quando:

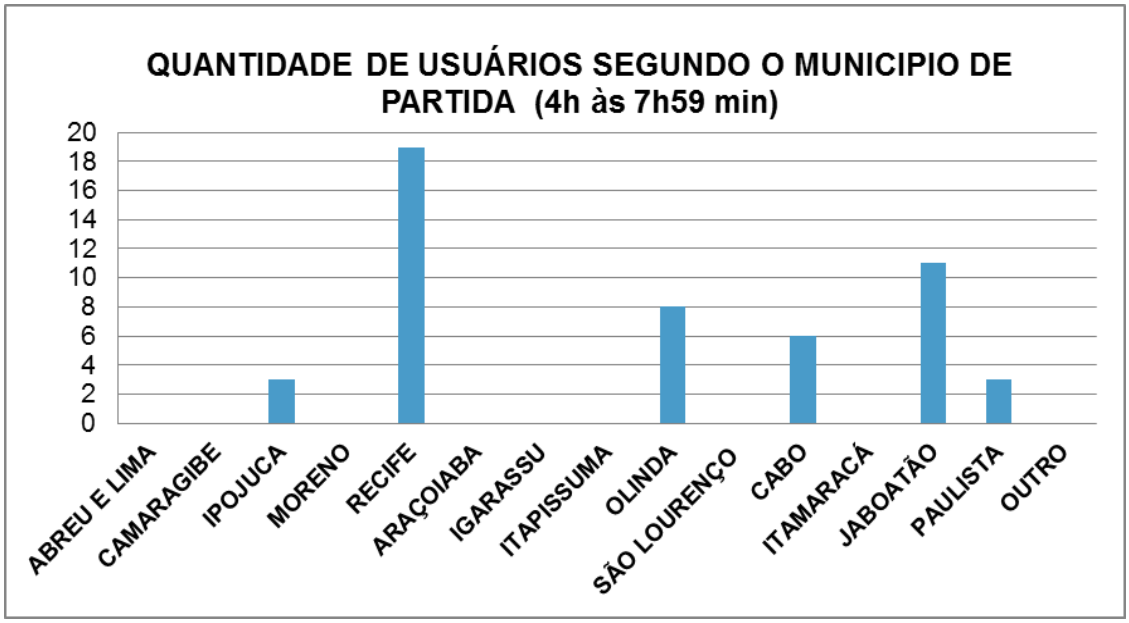


Fonte: Resultado do trabalho de campo, 2015.

Os dados do gráfico apontam para o fato de que todos os usuários fazem uso do terminal para o seu trajeto de volta pra casa. Ao mesmo tempo o Terminal configura-se como parte do trajeto para o local de trabalho ou para local de estudo, sendo estes 34 de um total de 50. Ainda se tem 9 dos usuários que apontaram passar pelo terminal para fazer uso de linhas que tem parada no mesmo. Esse último dado é um indicativo de que ainda durante o dia, pelo menos nesse horário o terminal continua fazendo o papel de conexão dentro do sistema de transporte da RMR.

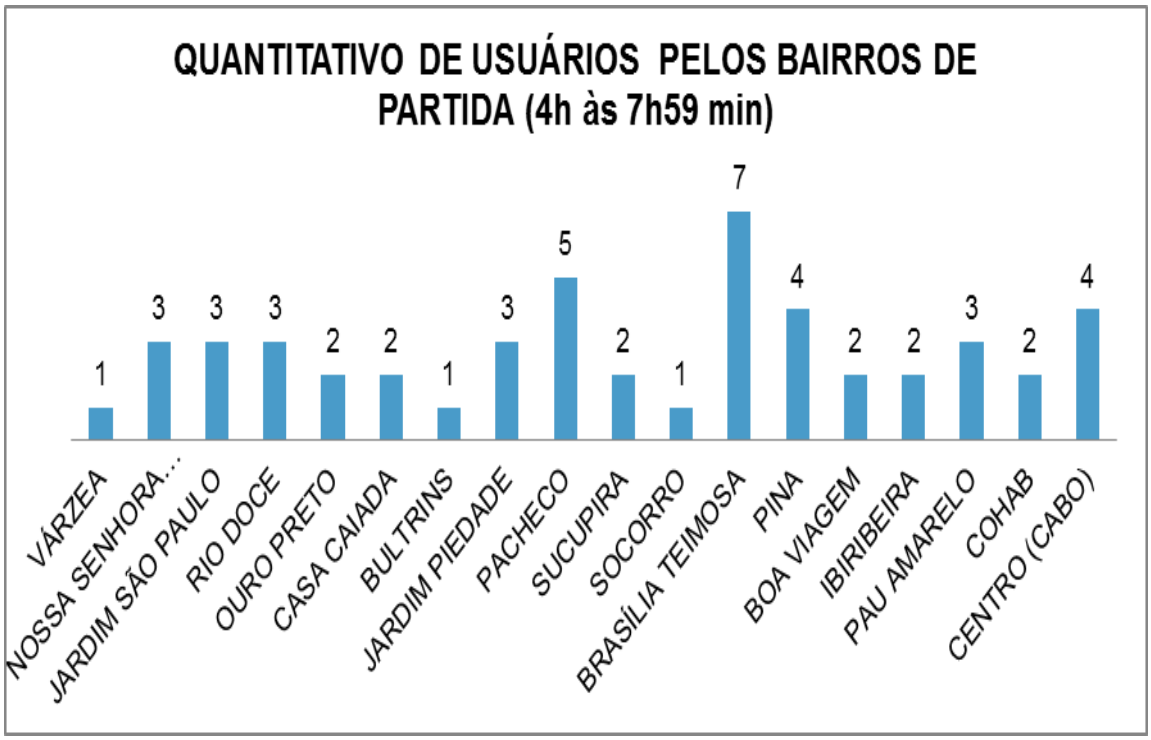
Os gráficos a seguir (Gráfico 9, 10, 11 e 12) configuram-se como a sistematização dos dados colhidos pelos questionários, e os mesmos apontam que grandes partes dos deslocamentos saem de Recife (19) e se destinam ao Recife (41). Esses dados Refletem a capacidade de Recife como receptora dos fluxos dentro da RMR. Isso acontece pelo fato da cidade do Recife configurar-se como o grande centro econômico e político da Região, influenciando nesses deslocamentos.

Gráfico 9 – Municípios de partida dos usuários do Terminal do Cais de Santa Rita durante (4h às 7h59 min).



Fonte: Resultado do trabalho de campo, 2015.

Gráfico 10 – Quantitativo de usuários pelos bairros de onde os mesmos partiam.



Fonte: Resultado do trabalho de campo, 2015.

Gráfico 11– A quantidade de usuários segundo o município de chegada.

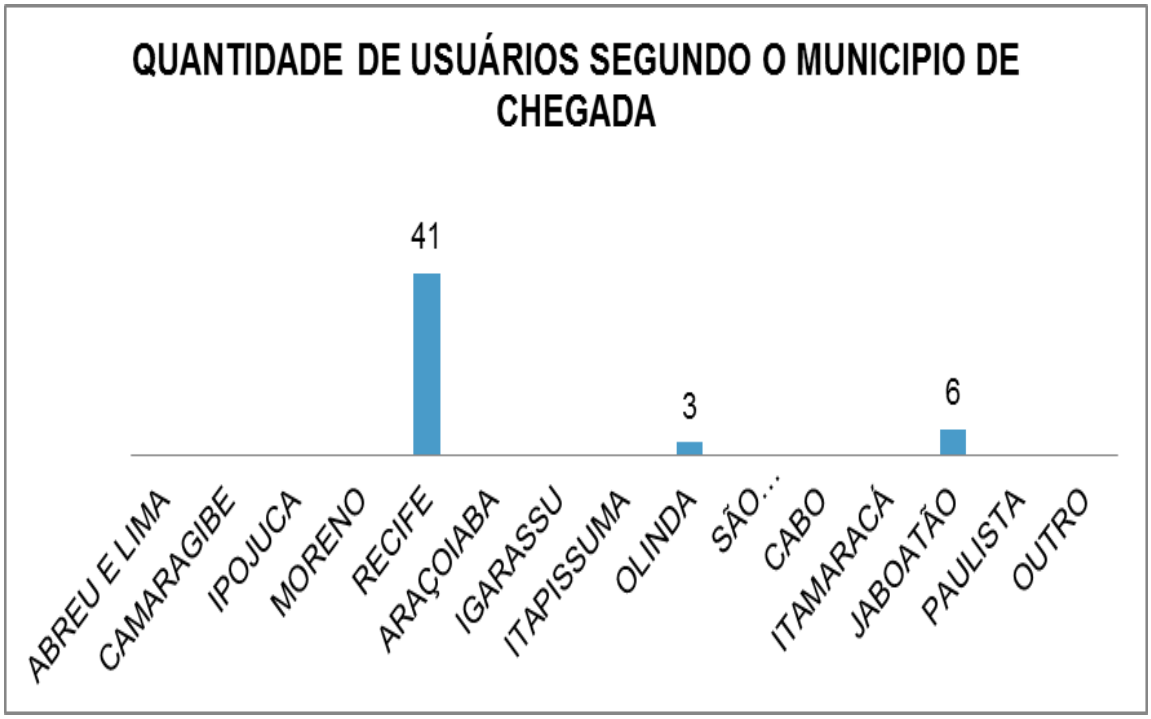
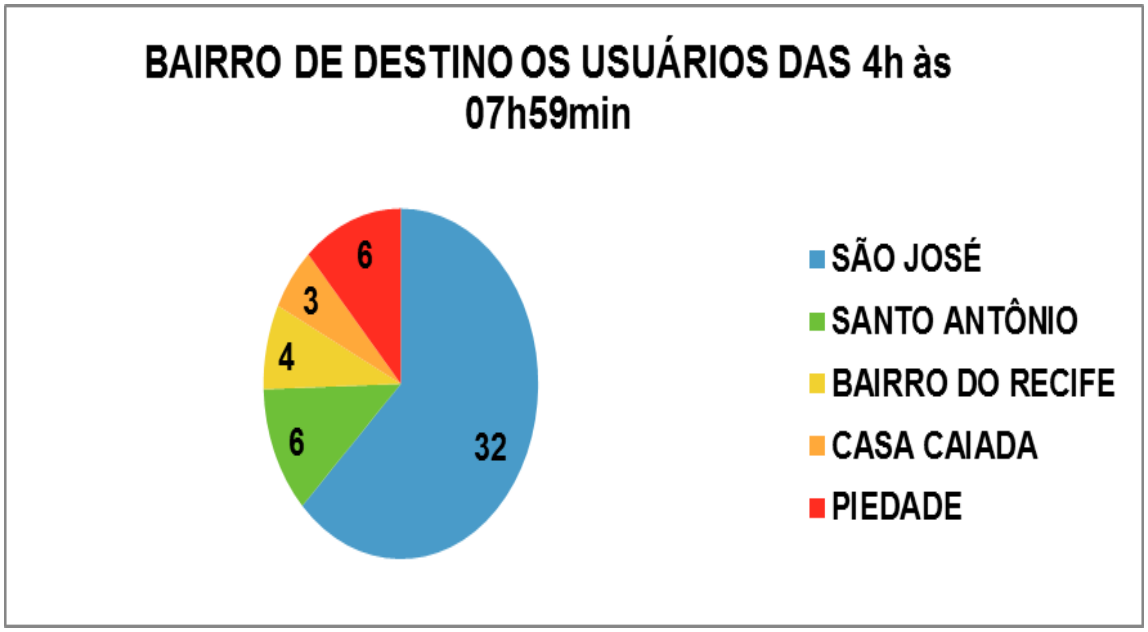


Gráfico 12 - Os bairros para onde os usuários se destinam.



Fonte: Resultado do trabalho de campo, 2015.

Ao compararmos esses dados pode-se inferir que os deslocamentos realizados dentro desse horário têm como destinos principais: os bairros de São José, Santo Antônio e o Bairro do Recife. Infere-se também que alguns dos deslocamentos realizados durante esse período configuram-se como

deslocamentos centro-periferia já que dos 50 usuários, 19 se locomovem apenas dentro do território da cidade do Recife.

Ao mesmo tempo, existe ainda um fluxo de deslocamentos de outras cidades da RMR para a cidade do Recife. Dos 41 usuários que se deslocam para Recife 14 deles partem de outras cidades, no horário em questão, e usam o Terminal do Cais de Santa Rita quando estão se dirigindo ao local de trabalho/estudos. Sendo assim, infere-se que os usuários que utilizam o Terminal para chegar o local de trabalho/estudo dirigem-se ao mesmo pelo fato de estarem próximo ao Bairro de São José e Santo Antônio: importantes centros do comércio tradicional e que se constituem como importantes locais onde se oferece postos de trabalho no setor terciário. Ocorre também pelo fato de no Bairro do Recife a Escola do Porto Digital constituir-se como uma importante instituição de ensino na área.

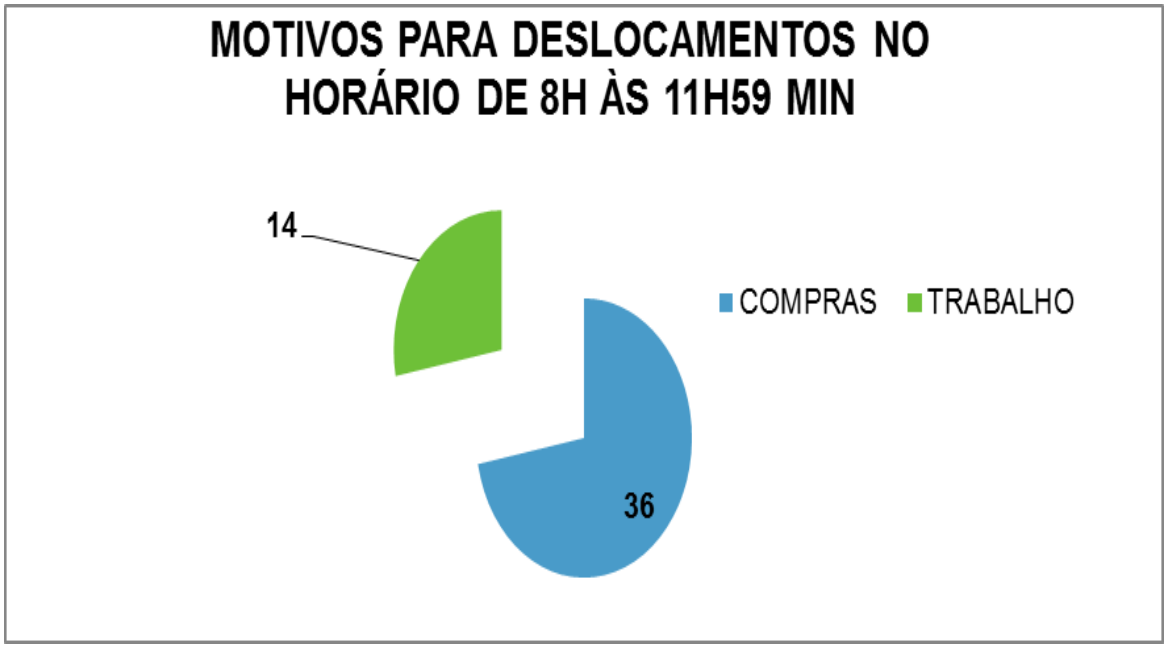
No segundo horário da manhã (8h às 12h) se reproduz parte do perfil dos usuários que se deslocam para chegar aos postos de trabalho. Ao mesmo tempo se tem um novo perfil de usuários que se deslocam para o Terminal: os que se dirigem a área central do Recife, com a finalidade de compras (Foto 23).

Foto 23 – Usuários do Terminal portando nas mãos o resultado das compras, durante o período da manhã.

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

Os questionários realizados nesse período apontaram para um grande fluxo convergente de pessoas, com a faixa etária ente 23 a 65 anos, sendo 33 mulheres e 17 homens, em direção aos bairros do centro tradicional da cidade do Recife. Nesse período, os únicos motivos apontados para esse deslocamentos foram: compras e trabalho. O gráfico a seguir aponta o quantitativo de pessoas que alegaram esses motivos.

Gráfico 13 – Os motivos para os deslocamentos do horário das 8 h as 11h 59 min.



Fonte: Resultados do trabalho de campo, 2015.

Ao mesmo tempo tem-se quase a totalidade dos fluxos deste horário destinados à Recife, e estes destinados aos bairros do centro tradicional da cidade. O quadro abaixo sintetiza a origem e os destinos que esses deslocamentos tomam.

Quadro 3 – Origem e destino dos deslocamentos pelo Terminal do Cais de Santa Rita no horário das 8h às 11h59min.

PARTIDA	USUÁRIOS	DESTINO	USUÁRIOS	BAIRRO	USUÁRIOS
JABOATÃO	18	RECIFE	18	SÃO JOSÉ	11
				SANTO ANTÔNIO	6
				BAIRRO DO RECIFE	1
CABO	6	RECIFE	12	SÃO JOSÉ	9

				SANTO ANTÔNIO	2
				BAIRRO DO RECIFE	1
RECIFE	17	RECIFE	14	SÃO JOSÉ	6
				SANTO ANTÔNIO	8
		OLINDA	3	RIO DOCE	3
OLINDA	6	RECIFE	6	SÃO JOSÉ	4
				SANTO ANTÔNIO	2
PAULISTA	3	RECIFE	3	SÃO JOSÉ	3

Fonte: Resultado do trabalho de campo, 2015.

Os dados acima apontam a importância desses bairros como centros comerciais metropolitanos. Nesse horário, o comércio os bairros encontram-se em pleno funcionamento. São nesses bairros em que se tem uma oferta de serviços e produtos tanto no atacado quanto no varejo. Essa variedade de serviços e produtos os torna mais baratos, o que acaba sendo um atrativo para cada vez pessoas. Os relatos dos entrevistados também apontam:

> **C7:** (...) Tem dias aqui, que pela manhã tem um movimento de gente muito grande, muitas pessoas vem de manhã e voltam de tarde. Tudo cheio de sacolas. Muita gente sai de casa, pra comprar coisas aqui e revender, sabe. Aqui as coisas são bem mais baratas do que nos outros cantos. As pessoas compram e revendem.
>
> **C4:** Muita gente vem de manhã e só volta pra casa de tarde. Aqui por perto se tem de tudo, muita coisa, e as pessoas vem pra cá comprar (...)
>
> **C8:** Aqui tem muitas pessoas que vem comprar pelo lado de cá, porque se tem muita coisa barata por aqui e se tem de tudo. No natal esse terminal não pra. Só vive lotado de gente, pra lá e pra cá cheia de sacola.

Diante do exposto o perfil do usuário do Terminal no período da manhã (4h às 11h59min), encontra-se vinculado ao usuário que se desloca por conta de trabalho e compras. Dependendo do horário tem-se uma predominância de trabalhadores e estudantes sobre os consumidores, e o inverso também ocorre. Nesse momento, tem-se evidenciado a importância dos bairros tradicionais nos deslocamentos pelo Terminal do Cais de Santa Rita.

Ao mesmo tempo tem-se uma forte ligação das cidades da RMR com esses bairros, traduzindo um conjunto de deslocamentos motivados pelo

consumo, mas ao mesmo tempo se verifica um conjunto de deslocamentos pendulares direcionados a essas zonas de consumo, visto que elas se apresentam como importantes zonas de oferta de postos de trabalho.

4.2.2.2. O Terminal do Cais de Santa Rita no turno da tarde e noite – até às 19 h 59 min.

Esse turno configura-se como o turno mais complexo e diverso de todos, pois o mesmo a vem representar principalmente a volta dos usuários dos turnos da manhã para os locais de onde partiram e a chegada de um perfil de usuário que entre o fim da tarde e o começo da que faz o caminho inverso: desloca-se para o local de trabalho/estudo. Devido à essa complexidade vamos analisa-los em conjunto, de forma análoga e complementar.

No período das 12h as 16h o terminal presencia duas dinâmicas distintas: A primeira se refere ao conjunto de usuários que vão ao terminal a fim de se locomoverem para o local de onde partiram no começo da manhã, geralmente o local de moradia. A segunda dinâmica esta atrelada ao esvaziamento do terminal (Foto 25), com pouco movimento de passageiros, mas mesmo assim com elevada circulação das linhas de ônibus.

Nesse período o perfil do usuário assemelha-se com o perfil do usuário do primeiro período da manhã (4h às 7h59 min.). Quando se tem a análise da idade desses usuários, temos também uma variação de idade bastante significativa, a faixa etária dos mesmos compreende desde usuários desde os 12 anos até os 54 anos, sendo estes distribuídos entre 34 pessoas do sexo feminino e 16 pessoas do sexo masculino. Os que apresentam idade inferior a 20 anos de idade chegam a representar um conjunto de 16 pessoas. O que se pode observar em *lócus* é que entre os horários de 12h até 13h 30 min., esses usuários estão indo ou retornando do local de estudos.

No período das 16h as 19h59 min. inicialmente se verifica na primeira hora o aumento da presença dos passageiros no terminal. Isso acontece

porque é nesse período em que se inicia o horário de *rush.* Retirando os horários de circulação dos Bacuraus é nesse horário das 17h às 19h30 (Foto 26) em que se tem uma maior quantidade de usuários circulando pelo Cais. Nesse horário os usuários da amostra apresentam uma faixa etária ente 21 anos e 55 anos, distribuídas entre 26 pessoas do sexo masculino e 24 pessoas do sexo feminino.

Foto 24 – O fluxo do Terminal do Cais de Santa Rita à tarde.

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

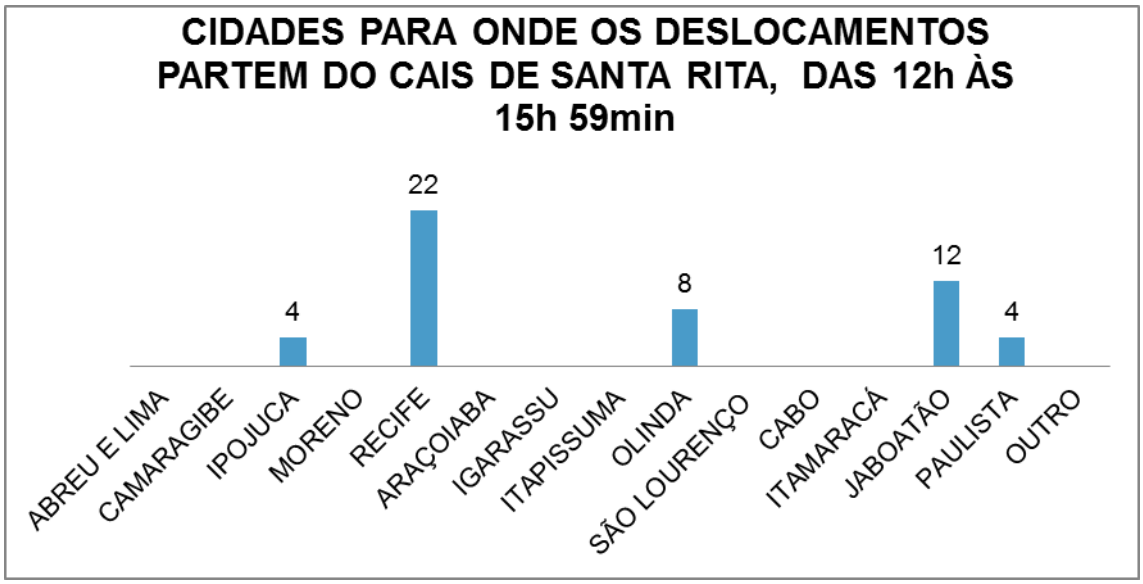
Foto 25 – O fluxo do Terminal do Cais de Santa Rita à noite, no horário de rush

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

Em ambos os horários se tem um maior fluxo de saídas de pessoas do termianal – o terminal como ponto de partida – do que de entrada – O terminal como local de destino –, por isso teve-se uma dificuldade em sistematizar o ponto de partida de todos os etrevitados nos dois momentos. Nesses horários houveram apenas 5 questionários que fazem o caminho inverso ao do rush.

Sendo assim, nesses dois recortes temporais se tem como ponto de partida, o Bairro de são José. Em cada horário ter-se-á um conjuto de ligações que serão estabelecidas entre o Terminal e as cidades vizinhas. No horário de 12h as 15h59 min tem-se uma dinâmica de deslocamentos bastante atrelada ao desenvolimento dos deslocmamentos centro-periferia da cidade do Recife, porém ainda há indicativos de que haja o desenvolvimento dos deslocamentos pendualares, sempre tendo ligações entre Recife, Jaboatão, Olinda , Paulista e Ipojuca – com a linha Recife – Porto de Galinhas.

Gráfico 14 – Cidades para onde os deslocamentos que partem do Cais das 12h às 15h 59 min. se destinam.



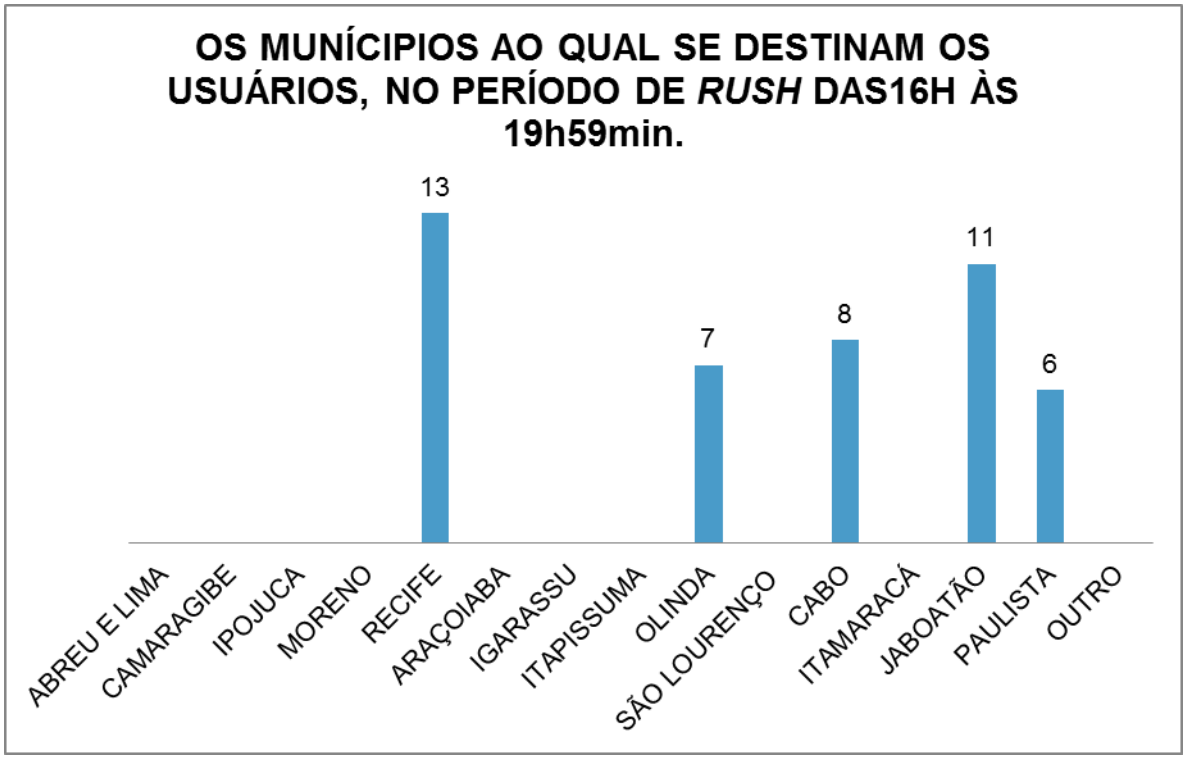
Fonte: Resultado do trabalho de campo, 2015.

Desses 22 usuários que se destinam à bairros da cidade do Recife, 5 dirigiam-se à **Brasília Teimosa**, 4 para **Várzea**, 6 para **Casa Amarela**, 3 para **Linha do Tiro**, 2 para **San Martin**, 1 para o **Morro da Conceição**. Todos esses bairros se configuram como áreas periféricas da Cidade do Recife.

Sendo assim, identifica-se um importante deslocamento de retorno das áreas centrais da cidade para as áreas periféricas, os subúrbios.

No que se diz respeito aos deslocamentos dentro do período do *rush* tem-se um equilíbrio entre os deslocamentos centro-periferia e vice versa, e entre os deslocamentos pendulares. Tem-se ainda uma regularidade na integração entre Recife, Olinda, Jaboatão, Cabo e Paulista. O gráfico abaixo sintetiza os dados sobre esses deslocamentos.

Gráfico 15 – Os Munícipios ao qual se destinam os usuários do Terminal do Cais, no período de Rush das16h às 19h59min.



Fonte: Resultado do trabalho de campo.

No que se diz respeito aos 5 usuários que nesse horário estão no contra fluxo, deslocavam-se para o local de trabalho, 2 deles dirigindo-se para a área do complexo gastronômico no Bairro do Recife e os outros 3 dirigiam-se para Boa Viagem. Seria esse um dos indicativos de que pessoas se deslocam na RMR, no período noturno com o intuito de (re)produzir-se socialmente. Possivelmente esses usuários deslocam-se novamente para o Terminal do Cais de Santa Rita, na madrugada, fazendo uso das linhas bacuraus.

4.2.2.3. Terminal do Cais de Santa Rita no turno da Noite - das 20h até às 23h59min.

O período da noite no Terminal configura-se como o período de menor fluxo de pessoas dentro do Terminal e maior fluxo de pessoas dentro dos coletivos. O esvaziamento do Terminal configura-se também por uma menor quantidade de fluxo de pessoas circulando pela cidade. Tendo sido ultrapassado o horário do rush, e o comércio popular dos bairros vizinhos já não estarem mais funcionando, o fluxo de passageiros que fazem uso do Terminal vai se tornando cada vez menor, sendo retomado apenas com o ínicio de funcionamento dos bacuraus. A foto (Foto 27) os relatos dos entevisrados configura-se como o testemunho desse processo.

Foto 26 -– As paradas do Terminal do Cais vazias.

Fonte:Yohanne Costa, 2014.

Segundo os entevistados da categoria C:

> C2(...) Depois que se passa o povo indo pra casa logo cedo, o terminal fica sem ninguém, só a agnete que fica aberto pra vender alguma coisa e gente bêbada e uns gato pingados que trabalham aqui por perto e vem andando junto com os colegas pra pegar ônibus aqui. Quando uma pessoa desce aqui, nessa hora, é porque ela vai pegar outro ônibus e vai embora, não fica aqui por muito tempo (...)
>
> C9: (...) Quando dá umas dez horas isso fica parecendo um cemitério, ninguem fica. Os ônibus só passam e seguem. Fica quase ninguém e quem fica é so os bêbados que moram no Terminal.
>
> C8: (...) Oxê umas 8 horas da noite não fica ninguem por aqui, tá tudo fechado, né? Niguém quer descer, nem ficar aqui por muito tempo. Só volta a ter gente aqui quando os bacurau chegam. Parece até que marcam pra sair juntos. Tem muito ladrão aqui por perto. Vem todo mundo na mesma hora quase.

A partir dos questionários aplicados nesse perídodo também pode-se inferir que os usuários das linhas que circulam no terminal, circulam pelo mesmo apenas de passagem, vindo de áreas mais próximas do Terminal ou de bairros que são atendidos pelas linhas que circulam dentro do mesmo. Desses usuários a faixa etária comprrende desde os 25 anos aos 56 anos de idade, divididos entre 23 pessoas do sexo feminino e 27 pessoas do sexo masculino.

Pode-se indentificar ainda que nesse horário a grande motivação de se deslocar pelo terminal é o retorno para o local de moradia (43 dos usuários) e logo após vem a espera de uma linha que tem parada no Terminal (7). Aspectos sobre de onde esses usuários vem e para onde eles vão, pode-se constatar que 23 usuários partiam do Bairro do Recife, 15 do Bairro de Santo Antônio, 5 do Bairro de São José, 6 vinham da estação central, utilizando as linhas circulares, 1 de Piedade.

O quadro abaixo vem mostrar para qual bairros os mesmos estavam se deslocando. O que se pode inferir é que existe uma consideravel parcela desses usuários (32 usuários) que se deslocam dentro da área político-admnistrativa da cidade do Recife, conferindo a esse deslocamento um caráter centro-periférico. Ainda assim, tem-se os deslocamentos direcionados para outros municípios da RMR, porém restringiu-se à Jaboatão e Olinda.

Quadro 4 – Os bairros para onde se destinam os usuários do Terminal do Cais de Santa Rita no periodo das 20h as 23h59 min.

BAIRROS DE CHEGADA	QUANTIDADE DE USUÁRIOS
JARDIM SÃO PAULO	4
VÁRZEA	5
RIO DOCE	3
CORDEIRO	2
SAN MARTIN	4
IBURA	1
CASA AMARELA	3
JARDIM PIEDADE	5
CANDEIAS	4
BRASÍLIA TEIMOSA	7
PINA	6
JABOATÃO CENTRO	6

Fonte: Resultado do trabalho de campo, 2015.

Diante das variadas peculiaridades que o Terminal do Cais de Santa Rita apresenta entende-se que para o mesmo existe basicamente duas funcionalidades bastantes distintas: a primeira diz respeito ao seu papel de ponto de ônibus e ponto de retorno para as linhas que circulam por ele durante o dia. A segunda funcionalidade vem por apresenta-lo como estrutura essencial aos delocamentos dentro da base metropolitana.

Ao mesmo tempo que se tem os fluxos direcionados a ele, e os que também partem dele apresentam-se tanto com um caratér pendular, como com um caráter de deslocamento entre os centros e suas periferias. Nota-se ainda uma estreita relação do Terminal com o seu entorno, que vem durante o dia gerar uma gama de fluxos que objetivam consumir os serviços oferecidos opelo comércio tradicional dos Bairros de São José e Santo Amaro e também durante à noite/madugada oferecer serviços de lazer. É sobre esse segundo aspecto que o irá discorrer um pouco mais.

4.3. Terminal do Cais de Santa Rita e a estreita relação com dos seus usuários com o seu entorno na madrugada: o retrato de uma vida boêmia.

Atrelado à dinâmica noturna do terminal e pelos fluxos de pessoas que essa dinâmica desencadeia, no entorno do Terminal do Cais de Santa Rita desenvolveu-se um conjunto de atividades, no ramo de bares e serviços alimentícios, que visam atender tanto as necessidades de lazer dos trabalhadores noturnos quanto às necessidades de alimentação.

Inicialmente essas atividades encontravam-se vinculadas ao Mercado de São José, que no momento em que precisou ser reformado após o incêndio em 1989, sendo transferido para área onde hoje se tem os estabelecimentos do entorno do Terminal do Cais de Santa Rita. Com a construção do Terminal foi construído também o mercado popular de Santa Rita, que entrou em processo de decadência e acabou se firmando um conjunto de bares e lanchonetes que atendem principalmente aos usuários do Terminal do Cais de Santa Rita.

Para os usuários do Terminal esses estabelecimentos contribuem para que os mesmos possam se alimentar e também se divertir enquanto que esperam pelos seus respectivos ônibus.

> **U2:** Essas barracas daqui são a salvação da gente, às vezes eu espero tanto e tô com fome. Paro nelas e procuro um lanche. Tem coisa legal pra comer antes de chegar em casa (...) Agora os bar só causam confusão, as pessoas brigam, tem roubo, a polícia manda desligar som. Sempre tem confusão nisso aí.
>
> **U3**: Aqui é bom porque a gente tem onde comer, às vezes você sai tão apressado do trabalho pra pegar o ônibus que nem dá tempo de comer porque sai nas pressas. Nos dias de folga ainda dá pra a gente tomar umas e ficar até mais tarde curtindo um brega.
>
> **U5:** (...) O bom é que elas funcionam a noite toda, dá pra comprar um lanche e distrair a barriga, até chegar em casa.
>
> **U10:** Se tem um bocado de gente que adora aproveitar o restinho da noite aqui. Dia de sexta feira o brega é massa. Aqui lota, o pessoal fica aberto até na segunda. Tem dentro do terminal uns lanches pra galera

> que gosta de comer e pra quem curte a vida tem os barzinhos pra se divertir.

Ao mesmo tempo em que se configuram como uma opção de lazer para os que fazem uso do terminal

> Nos bares do terminal, (...) tem gente de todo tipo, vinda de todo canto. Jovens procurando vibe fim de festa, prostitutas em fim de turno, homem dançando com homem, mulher com mulher, bêbados derrotados dormindo pelas mesas ou no chão. “Aqui começa a ficar bom a partir da meia-noite. Os ônibus Bacurau começam a chegar no terminal e o povo vem ficando por aqui”, conta Cleide Moura, 49 anos, conhecida como Galega (ALMEIDA, p.2, 2013).

O relato acima vem então por apresentar a estreita relação entre a variedade de atividades que são desencadeadas nos arredores do terminal com a dinâmica noturna que o terminal apresenta (Foto 28). Como se pôde notar essas atividades realizam-se porque existe no recorte em estudo um elevado fluxo de pessoas circulando pelo terminal e que as mesmas atividades são atrativas ao consumidor e que vem por satisfazer as necessidades do público que frequenta o terminal.

Foto 27 – As atividades de lazer associadas ao Terminal do Cais de Santa Rita (ao fundo).

Fonte: Revista Aurora, 2013.

Por outro lado a boêmia vida do entorno do Terminal do Cais de Santa Rita além de configurar-se como *lócus* de reprodução do lazer dos seus usuários, aponta um cenário de degradação e violência na área. De acordo com os entrevistados esse cenário de degradação é frequente e o medo e a insegurança fazem parte do dia-a-dia de quem frequenta o terminal e os bares do entrono.

> **U9:** (...) Andar de ônibus nessas horas é muito inseguro, a gente nunca se sente seguro aqui. Nos Bares sempre tem confusão, assalto, tem muitas drogas e prostitutas então isso acaba em violência, briga e essas confusões, mas acaba que também nem tem policia por aqui.
>
> **U8:** (...) Esses bares só tem confusão, a gente não se sente seguro aqui dentro do terminal, mas quando você sai e vai pros barzinhos só tem confusão, roubo, drogas. Dá muito medo de sair, mas muita gente se diverte, bebe, canta, dança pagode e brega. Mas, quando tem confusão a festa acaba logo.
>
> **C6:** Como dona de bar eu tenho que ficar de olho, proteger as coisas. Sempre tem uma confusão aqui. Tem roubo e tudo. A gente já fez reunião com o a PM e tudo, mas não resolve. Quando a policia vem pra fazer ronda, desligam o som e espantam os clientes. A gente se sente inseguro sempre. Já fui roubada varias vezes (...).
>
> **U10:** Esses barzinhos são massa, mas tem muita confusão. Tem muita venda de droga também daí a gente tem que ficar ligado. Se ligar pra não ser roubado também porque tem uns mendigos que ficam pedindo coisas, dai se você vacilar eles levam tua carteira e teu celular(...).

Grande parte da clientela que frequenta os bares nos arredores do Cais, opta pelo local por conta dos baixos preços dos serviços oferecidos e porque no local os ritmos que mais tocam nos bares são o brega e o pagode, o que torna o local bastante popular para as pessoas de baixo poder aquisitivo. Em entrevista realizada por Almeida (2013, p. 5) com um dos policiais (que preferiu não se identificar trabalha no ponto há dois anos, locado no 16º Batalhão da PM.) que guardam o terminal tem-se o relato de que:

> São raras as noites tranquilas, que se passam sem ocorrência. “Já vi facada, tiro”, conta. “Muita gente que frequenta esse lugar é mal-intencionada. Vem em busca de prostituição ou de drogas, porque é fácil de encontrar com os traficantes aqui”.

A fim de reestruturar a área e dar um novo contorno a região do entrono do Terminal do Cais de Santa Rita a prefeitura do Recife vem realizando obras

de ordenamento na área. Essas obras incluem a troca dos passeios, reestruturação dos bares e lanchonetes no entorno do terminal e a instalação de banheiros públicos na área.

Iniciadas em maio de 2014 as obras tinham término previsto para 90 dias, até o presente momento nada tinha sido entregue aos donos dos estabelecimentos. O primeiro momento das obras aconteceu com a derrubada das barracas de concreto, retirada do calçamento e da construção de barracas provisórias, que foram relocadas para outras partes do entorno do Terminal do Cais. A foto (Foto 29) abaixo apresenta as 4 etapas da primeira fase da obra.

Foto 28 – as quarto etapas do início das obras dos Bares no entorno do Terminal do Cais de Santa Rita.

Fonte: foto à esquerda de autoria de Yohanne Costa, 2014. Fotos à direita de autoria do Diário de Pernambuco, 2014.

A obra prevê a troca e alteração de todas (atualmente, um total de 200) as barracas que em 3 etapas distintas. Na foto, encontra-se retirada apenas a primeira etapa da obra. (Foto 30) Cada etapa só pode ser iniciada com o

término da etapa anterior. Segundo os comerciantes do entorno a Prefeitura do Recife não informa e nem tem previsão para entregar a obra. Em contraste com as barracas provisórias ainda se tem uma grande quantidade de estabelecimentos que ainda não foram destruídos (Foto 31) e que aguardam a primeira etapa da obra ser concluída.

Foto 29 – Delimitação da 1ª etapa das obras.

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

Foto 30 – Vista panorâmica do entorno do Terminal do Cais de Santa Rita, as antigas barracas à direita, em contraste com o local demolido.

Fonte: Yohanne Costa, 2014.

Segundo o líder dos comerciantes para assuntos sobre as obras no entorno no Terminal as obras estão paradas desde o começo de 2015. E a prefeitura alega que não tem dinheiro em caixa, e que aguarda repasses do Governo Federal, para a retomada da mesma.

> E10: Faz uns 15 dias que teve reunião com João Braga[38]. Estamos cansados de esperar tanto. A obra não tem progresso desde o começo de 2015. Todos os comerciantes ficaram no prejuízo, ninguém vende como antes. De noite esse monte de barracas umas coladas nas outras só servem pra bandido se esconder, gente ser assaltada. A insatisfação é de todo mundo. E tem muita gente que tinha barraca aí na frente e não vai ter mais porque João Bragadiz que o projeto vai organizar tudo, vai colocar a gente por setor, de comidas, bebidas, cada um no seu canto. Só que ninguém vê projeto nenhum. A Prefeitura só faz prometer, mas ninguém sabe o que vai ser feito. Tá todo mundo achando que ninguém vai voltar. Só se aumentou a insegurança, a polícia nem aparece aqui e as barracas parecem um labirinto. Tem tanta gente aqui que quer trabalhar, mas com essas condições não dá, a gente só fica no prejuízo. O que tem hoje é o povo fazendo o lugar de estacionamento e os flanelinhas ganhando dinheiro no lugar aonde a gente deveria tá trabalhando.

A imagem abaixo vem por demonstrar a situação dos comerciantes na área. Os círculos verdes indicam as barracas que faziam parte do projeto inicial de construção do Terminal do Cais. Os círculos vermelhos apontam para a situação das barracas provisórias.

Foto 31 – Localização das barracas provisórias e das barracas iniciais.

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

[38] Secretário de Mobilidade e controle urbano de Recife.

Hoje as obras ainda continuam paradas e sem previsão para retorno. O único progresso observado apresenta-se a partir da existência de um trecho do local que já se encontra com calçamento, mas não há sinais algum da existência de estabelecimentos comerciais na área onde se tem o novo calçamento (Foto 33).

Foto 32 – Atual situação do trecho em obras.

Fonte: Yohanne Costa, 2015.

Em entrevista ao Jornal do Commércio (Anexo 2), na época João Braga afirmou que essas obras seriam de caráter emergencial e que o projeto viria definitivo viria em 2015. Em 2015 foi aprovado o Plano Diretor para O Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e o Cabanga. No zoneamento feito pela prefeitura para o local identifica-se a área do terminal como a zona 9b, que é caracterizada no texto da Lei Municipal 18.138/2015 como:

> IX- ZONA 9 (Z-9) – Frente d'água, incluindo elementos associados à atividade portuária, com o objetivo de reabilitação urbana e incentivo à instalação de novos usos e atividades de maneira a assegurar a visibilidade da Bacia do Pina. Esta Zona está subdividida nos setores A e B (PREFEITURA DO RECIFE, 2015, p. 3).

O texto da Lei em si, não aponta nem define o que se espera da reforma da área do entorno o Terminal do cais de Santa Rita. Cabe salientar que o Cais

de Santa Rita encontra-se próximo à área onde o polêmico projeto Novo Recife pretende ser alocado. Tendo em vista que o projeto tem sua interface voltada para a população de renda mais elevada e que a prefeitura pretende revitalizar o centro histórico da cidade afim de melhor aproveita-lo para o turismo, o Bairro de São José como um todo será revitalizado a fim de incluírem-se nessa nova dinâmica, que é a tendência de revalorizar as áreas históricas nas grandes cidades.

Sendo assim, essas obras vêm por influenciar – no sentido de ameaçar a existência – nessa dinâmica existente no entorno do terminal, visto que os bares e lanchonetes que existem na área estão sendo retirados do local sem garantias nem perspectivas de volta dos mesmos para o espaço que ocupavam anteriormente. Os estabelecimentos que ainda permanecem no local dividem pequenos espaços sob uma infraestrutura ainda mais carente do que a que estavam anteriormente acostumados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após percorrer os caminhos necessários à construção deste trabalho, a partir desse momento irá se construir um conjunto de comentários resultantes do esforço em sintetizar as funcionalidades do Terminal do Cais de Santa Rita. Sintetizar essa realidade se faz complexa, posto que o Terminal configura-se como um caleidoscópio de fluxos, atores e ações.

Considerando suas funcionalidades o Terminal apresenta duas dinâmicas bem distintas: a de ponto de retorno para as linhas que o mesmo atende e a função de Terminal, seja para os bacuraus, seja para uma única linha durante o dia (Recife - Porto de Galinhas). Essas distintas funcionalidades vão configurar ao Terminal distintas importâncias dentro da rede de transportes da Região Metropolitana do Recife.

A primeira funcionalidade diz respeito ao seu uso como ponto de parada de uma elevada quantidade de linhas. Esse elevado número de linhas reflete um grande número de usuários que por ele circulam e desencadeiam inúmeros fluxos, sendo eles resultados dos deslocamentos centro-periferia e os deslocamentos pendulares. Apesar de estabelecer ligações entre as cidades da RMR, o Terminal se configura apenas como um ponto convergente de linhas que circulam pelo centro tradicional da cidade do Recife.

Nesse momento se tem uma dinâmica bastante relacionada tanto com os fluxos de trabalhadores, estudantes como de consumidores. Por localizar-se próximo aos bairros de São José e Santo Antônio, reconhecidos como centros tradicionais de comércio atacadista e varejista. O Terminal do Cais de Santa Rita recebe um fluxo elevado tanto de pessoas que se deslocam para trabalhar nas áreas de comércio quanto o fluxo de consumidores que à procura de preços mais atrativos dirigem-se aos referidos bairros.

É nesse sentido que se pontua a existência de uma íntima relação do Terminal com o espaço urbano a ele associado, que vai além dos fluxos desencadeados por ele. Mais do que um receptor e ponto de partida de fluxos

o Terminal do Cais de Santa Rita serve como suporte para que as mercadorias se espraiem dentro do território metropolitano. O Terminal fornece o meio de locomoção para que aqueles que buscam nos bairros de São José realizar compras em atacado e revender por preços mais elevados em outras áreas da Região Metropolitana do Recife.

Sendo assim, o terminal acaba servindo como suporte logístico para que mercadorias sejam espraiadas dentro do território metropolitano, principalmente nas áreas periféricas. Cabe salientar que o entorno do Terminal do Cais de Santa Rita é conhecido pelo comércio tradicional, com mercadorias, em sua maioria com baixo valor agregado, como doces, ervas, bebidas, produtos de beleza, aviamento, etc.

Apesar de configurar-se como um terminal de grande circulação é durante o dia, até as 20h, que o terminal estabelece um maior número de ligações intermunicipais. Essas ligações encontram-se relacionadas ao ir e vir dos trabalhadores dentro do território metropolitano. Essas ligações intermunicipais vão gradativamente reduzindo, já que grande parte dos estabelecimentos comerciais e das escolas que estão localizados nas proximidades não se encontram em funcionamento, o que vem por refletir na diminuição da vitalidade da localidade.

Isso também reflete na dinâmica do Terminal no período de *rush* das 17h às 19h30min. Configura-se essa temporalidade como período de *rush* por conta de coincidir o fim de expediente em grande parte dos estabelecimentos comerciais e escolares. Nesse horário se tem um maior fluxo de pessoas fazendo uso do terminal principalmente com o intuito de realizar o deslocamento de retorno para casa, geralmente as áreas periféricas da Região Metropolitana do Recife.

Constatou-se também que das 20 h e às 23h o terminal apresenta um período de menor fluxo de pessoas, mas de um grande fluxo de circulação de linhas. Isso acontece pelo o esvaziamento do centro comercial tradicional. É nesse sentido que se pode inferir que o Terminal encontra-se intimamente relacionado com a área que corresponde ao centro tradicional da Metrópole

recifense, e não apenas apresenta uma estreita relação com os estabelecimentos comerciais que se encontram mais próximos do Terminal.

A segunda funcionalidade diz respeito ao Terminal como elo importante para os transportes na RMR. A partir do Bacurau, também tido como linha de ônibus social, pela importância que ela tem no deslocamento de pessoas na madrugada, o Terminal adquire importância de caráter metropolitano para a rede de transportes. Possibilita ao usuário, mesmo que de forma reduzida, a circulação na região Metropolitana.

De modo geral os bacuraus atende aqueles que encontram no trabalho noturno a oportunidade de (re)produção social. Os bacuraus essencialmente atendem a uma demanda, mesmo que reduzida de pessoas enquanto muitos dormem, outras pessoas estão vendendo a sua força de trabalho e tentando retornar para o local de residência quando muitos estão acordando. Essas pessoas também realizam o deslocamento pendular, que em nada se encontra relacionado com a dinâmica do dia e da noite, mas que se encontra definida pelo ir e vir com finalidade de trabalho e estudo, ultrapassando os limites políticos - administrativos das cidades.

Apesar de o Terminal configurar-se como a única estrutura de onde partem os ônibus e onde concentram os mesmos as ligações estabelecidas por ele são bastante pontuais. A partir dessas ligações pontuais foi possivel verificar a existência de uma estreita relação entre as áreas economicamente desenvolvidas da RMR – O Eixo Boa Viagem/ Candeias, as áreas revitalizadas do centro do Recife, e o centro histórico de Olinda –, que vão prover uma gama de serviços que adentram o período noturno e as áreas periféricas da RMR – das cidades com elevada interação com a Metrópole: Jaboatão, Olinda, Paulista e Cabo –.

Essas áreas provedoras dessa gama de serviços irão configurar-se como o ponto de partida desses usuários na madrugada e as áreas periféricas como ponto de chegada, sendo o Terminal do Cais de Santa Rita, o ponto de articulação entre a origem e o destino desses usuários.

Exercendo os papéis de Terminal dos bacuraus e também como nó articulador dos deslocamentos na madrugada, o Terminal do Cais de Santa Rita irá configurar-se como uma ilha de vitalidade diante de uma cidade dorminhoca. Essa vitalidade vai refletir na dinâmica dos estabelecimentos comerciais próximos ao Terminal e que vão funcionar 24 horas por dia a fim de atender as demandas de consumo dos usuários do Terminal estabelecendo uma estreita relação entre o Terminal e esses estabelecimentos.

Tendo sua existência originada antes mesmo do estabelecimento do Terminal com o passar dos anos esses estabelecimentos passaram estar atrelados cada ve mais a dinâmica do Terminal do Cais de Santa Rita. Além de constituirem um meio de (re)produção social dos comerciantes, os mesmos, – apesar da carente infraestrutura, do mal cheiro e falta de segurança – ainda se configuram como local onde esses trabalhadores tem um momento de lazer enquanto que esperam pelos bacuraus, visto que os mesmos oferecem bebidas, petiscos e ainda nos fins de semana música ao vivo por preços bastante baixos, se comparados com os demais bares do bairro do Recife e de São José.

Contudo, o futuro dos estabelecimentos localizados no entorno do Terminal do Cais de Santa Rita ainda é incerto. Por estarem localizados próximos do Cais José Estelita, área onde se pretende instalar o projeto Novo Recife, por serem estabelecimentos com pouca infraestrutura e atender a um público completamente distinto do público para qual o projeto novo Recife encontra-se direcionado.

Com as constantes reformas no Terminal do Cais de Santa Rita e no seu entorno nota-se que cada vez mais a Prefeitura da Cidade do Recife tenta enquadrar legalmente os projetos de intervenção urbanistica – sobre a legislação do plano diretor, aprovado em 2015, por exemplo – na lógica de configurar o espaço urbano de acordo com a lógica de acumulção das grandes empreiteiras, que lucram com obras como o Novo Recife e ao mesmo tempo financiam as campanhas políticas dos que se encontram gerindo a cidade. Diante do cenário em que atualmente se encontam esses estabalecimentos verifica-se que existe a clara intenção da prefeitura de adequar área onde os

mesmos encontram-se localizados à lógica de higienizção urbana, a fim de atender as demandas de conformação espaçial com o Projeto Novo Recife.

Juntamente com os problemas de legalidade do Projeto Novo Recife, os escândalos de corrupção envolvendo as empreiteiras designadas para a sua construção e a luta para manter o Cais José Estelita como patrimômio histórico, vem se pondo em cheque se realmente haverá a consolidação do projeto na área. Enquanto isso, a Prefeitura do Recife alega não ter verbas para continuar com as reformas do Terminal do Cais de Santa Rita mantendo os donos dos estabelecimentos enclausurados em um espaço exíguo sem infraestutura, prejudicando o lucro dos comerciantes que dependem dos seus estabelecimentos para sobreviver.

De acordo com os aspectos supracitados ao longo dessa dissertação, cabe pontuar que o Terminal do Cais de Santa Rita configura-se como um quebra cabeça complexo, e importante para a dinâmica metropolitana. Essa importante estrutura abriga 24 horas por dia uma variedade de deslocamentos na Região Metropolitana do Recife e na madrugada exerce o seu papel principal: nó articulador dos transportes coletivos.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Napoleão de. A dragagem do Porto do Recife. In**: Boletim de Engenharia**, nº1, V..4, 1925.

ALMEIDA, Camila. Até a madrugada voltar. In: **Revista Aurora**. Recife: Diário de Pernambuco, 25 de Agosto de 2013. Disponível em: < http://www.old.diariodepernambuco.com.br/revistas/aurora/20130825/> Acesso em: Jan, 2014.

ANDRADE,G.S.; SILVA, D.B. da.; COSTA, Y.A.. Análise qualitativa dos serviços oferecidos pelo SEI – Sistema Estrutural Integrado nos terminais – Recife, Joana Bezerra e Afogados. .In: ALBUQUERQUE, Mariana. Z.de; MACHADO, Maria. R.I. de Melo (Orgs.). **O rural e o urbano na região Metropolitana do Recife**. Recife: Editora universitárioa da UFRPE, 2014.

ANDRADE, G. S.: **Formen und Ursachen der Migration in einer peripheren Region Brasiliens:** Der besondere Einfluss der Bildungs- und Arbeitsangebote. Tese de doutorado (Fakultät I – Geistwirtschaft) Berlin: TU-Berlin, 2011. 165p.

ANDRADE, G.S. **Análise da funcionalidade urbana de Surubim-PE:** um olhar em sua função enquanto Cidade Média. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Geografia) Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2005. 144p

ANDRADE, Manoel Correia de. **Recife:** Problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida. Recife: Editora Universitária, 1979.

ÂNTICO, Cláudia. **Onde morar e onde trabalhar:** espaço e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de São Paulo. Tese de Doutorado (Doutorado em Demografia) Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2003. 254 p.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTESN PÚBLICOS. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana:** Relatório Geral 2010. Disponível On-line < http://antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/11/C522D67B-1B85-4C3E-9882-187146CBC0C3.pdf> acesso em: 14 abril 2015.

BALESTRIN, Viviani Giusti; STREY, Marlene Neves; ARGEMI, Miquel Domènech. **A emoção é consumo:** Subjetivação e Agencimentos da Vida Capital. Athenea Digital. n.13. p.121-132, 2008.

BARBOSA, Virgínia. *Ponte Giratória.* **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>. Acesso em: 05 março 2015.

BAUMAN, Zygmunt**. Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia da população**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1980.

BECKER. O.M.S.: Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In CASTRO, I. E., GOMES, P. C. C. & CORREA, R. L. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1997. p.319-367.

BEST Nina Juliette. **Cooperação e *Multi-level Governance***: o caso do Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano. Dissertação (mestrado) - Escola de Administração de Empresas de São Paulo, 2011. 215 p.

BITOUN, Jan; MIRANDA, L. Isabel Bezerra de. A região Metropolitana do Recife: Principais características da sua região de Influência e da integração dos municípios na aglomeração recifense. In: BITOUN, Jan; SOUZA, Maria Ângela de Almeida (Orgs.). **RECIFE:** TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM URBANA. Rio de Janeiro: LetraCapital, 2015.

BRAGA, L.C. Alguns apontamentos sobre a discussão da relação espaço e tempo na Geografia. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 12. 8 a 12 abril, 2013.Lima. **Anais do 14º Encontro de Geografos da America Latina Peru**, 2013. Lima, 2013. Disponível em: < http://www.egal2013.pe/wp-content/uploads/2013/07/Tra_Lu%C3%ADs-Carlos-Braga.pdf > Acesso em: 18 Maio 2014.

BRASIL. **CLT e Constituição Federal.** 5 ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne; TURMA (Orgs.). **Viação Ilimitada**: Ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

BRITO, Fausto; SOUZA, Joseane. Expansão Urbana nas Grandes Metrópoles. O significado das migrações intrametropolitanas e da mobilidade pendular na reprodução da pobreza. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 19, n. 4, p. 48-63, out./dez. 2005.

AGÊNCIA ESTADUAL DE PLANEJAMENTO E PESQUISAS DE PERNAMBUCO - CONDEPE/FIDEM. **Mobilidade para o trabalho na Região Metropolitana do Recife:** deslocamento pendular e perfil socioeconômico dos ocupados, Recife: CONDEPE/FIDEM, 2014.

CORRÊA. Repensando a teoria das localidades centrais. In: _____. **Trajetórias geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. p.15-40

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4.ed. São Paulo: Ática, 1999.

_____.**A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, Nuno Marques da. **MOBILIDADE E TRANSPORTES EM ÁREAS URBANAS.** O caso da Área Metropolitana de Lisboa. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2011.

CUNHA, J.M.P. Apresentação – Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodolóficos para seu estudo. In: CUNHA, J.M.P. (org.). **Mobilidade espacial da população:** desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp, 2011. P.7-16.

EVANGELISTA, F. R. e CARVALHO, J. M. M. de: **Algumas Considerações Sobre o Êxodo Rural No Nordeste**. Fortaleza: ETENE/BNB, 2001.

GOMES, Horieste. **Reflexões sobre Teoria e Crítica em Geografia**. Goiânia: CEGRAF/UFG, 1991.

GOTTDINNER, Mark. **A produção social do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora USP, 1993.

HANSEN, G.. Espaço, Tempo e Modernidade. **GEOgraphia**, América do Norte, V.2, nº3 Disponível em: http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/29/27. Acesso em: 10 Jun. 2014.

_____. **Modernidade, Utopia e Trabalho**. Londrina: Edições CEFIL, 1999.

HARVEY, David. **Condição pós moderna. 24ª ed.** São Paulo: Edições Loyola, 2013.

HENRY, Etiene. Embarque: afirmação da viação de ônibus urbanos. In: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne; TURMA (Orgs.). **Viação Ilimitada**: Ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTÁTÍSTICA – IBGE. **Censo Demoráfico**, 2010.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA -INE. Direcção Regional Norte. **Mobilidade casa-trabalho da população empregada residente na área metropolitana do Porto**. Porto, Portugal: INE/DRN, 2003.

JARDIM, Antônio de Ponte. Reflexões sobre a mobilidade pendular.p, 57-70. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTÁTÍSTICA – IBGE. **Reflexões sobre deslocamentos populacionais no Brasil. Rio de Janeiro:** IBGE, 2011

JARDIM, A. de P. **Mobilidade intrametropolitana: o caso do Rio de Janeiro**. 2001. 266 p. Tese (Doutorado)-Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - IPPUR, Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Rio de Janeiro, 2001.

_____. **Pensando o espaço e o território na metrópole do Rio de Janeiro:** refletindo possibilidades analíticas sobre migrações intrametropolitanas. Rio de Janeiro, 2007. 190 p.

JARDIM, A. de P.; ERVATTI, L. **Migração pendular intrametropolitana no Rio de Janeiro:**reflexões sobre o seu estudo, a partir dos Censos Demográficos de 1980 e 2000. Rio deJaneiro: IBGE, 2007. 39 p. (Textos para discussão. Diretoria de Pesquisas, n. 26). Disponível em: <ftp://ftp.dpe.ibge.gov.br/gdi/texdisc/texdisc26-07.pdf>. Acesso em: maio 2014.

JR. MANDAROLA. Mobilidades contemporâneas; distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas. In: CUNHA, J.M.P. (org.). **Mobilidade espacial da população:** desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo. Campinas: Núcleo de Estudos de População-Nepo/Unicamp, 2011. P.96-115.

KONDER, Leandro. **O que é dialética**. São Paulo: Editora Brasiliense,1994.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

MARÇAL, Vicente Eduardo Ribeiro. A teoria do conhecimento na modernidade: um percurso teórico. In: **Confluências**, vol. 14, n. 1. Niterói: PPGSD-UFF, dezembro de 2012, páginas 19 a 41. ISSN 1678-7145

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da Metodologia Científica**. São Paulo: Editora Atlas, 2003. 3ºEd.

MELLO, Virgínia Pernambucano de. **As pontes do Recife. Recife**: Água Marinha Mídia Educacional, 2003. [CD-ROM]. Patrocínio de NC Energia-Grupo Neoenergia.

MELO, Mario Lacerda de. **Metropolização e subdesenvolvimento**:o caso do Recife. Recife: UFPE, 1978.

MOURA, R., et. al. (2005). Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo Perspectiva**, v. 19, n. 4. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392005000400008&script=sci_arttext. Acesso em: 10/3/2013

MARX, K. **O capital**. São Paulo: Abril Cultural, 1983. v.1. t.1.

OLIVEIRA, A.U.. Espaço e tempo: compreensão Materialista dialética. In: SANTOS, Milton. **Novos rumos da Geografia brasileira.** 2ª ed. São Paulo; Hucitec, 1982. p.66-109.

PEDROSA, Tales de Lima. O papel dos transportes na transformação do urbano na cidade do Recife. p.138- 147. In: ALBUQUERQUE, Mariana. Z.de; MACHADO, Maria. R.I. de Melo (Org.). **O rural e o urbano na região Metropolitana do Recife**. Recife: Editora universitárioa da UFRPE, 2014.

RECIFE. **Lei Municipal 18.138/2015** que Institui e regulamenta o Plano específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita, Cabanga e dá outras providências. Diário Oficial, Recife Nº049.

RODRIGUES, Arlete Moyses. **Moradia nas cidades brasileira**s. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

ROSA, Jurema Regueira Arabyan Monteiro; OLIVEIRA, Fábio Lucas Pimentel de. Tendências de reestruturação territorial na Região Metropolitana do Recife: Economia e mercado de trabalho. In: BITOUN, Jan; SOUZA, Maria Ângela de Almeida (Orgs.). **RECIFE:** TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM URBANA. Rio de Janeiro: LetraCapital, 2015.

SANTOS, M.. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, ração e emoção. 1ª ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____.**Espaço e método.** Rio de Janeiro: F. Alves, 1985.

_____. **Por uma geografia nova**: Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. São Paulo: Hucitec, 1980. 2ª ed.

SERAFIM, Ana Regina Marinho Dantas Barboza da Rocha. **O verde na cidade:** análise da cobertura vegetal nos bairros do centro expandido da cidade do Recife –PE, Dissertação de Mestrado (Mestrado em Desenvolvimento e Meio ambiente (Recife: Universidade Federal de Pernambuco). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2008.

SERRA, E. Noções de espaço e tempo em geografia, **Boletim de Geografia**, Maringá Paraná, v.1, nº2, p. 2-16, 1984.

SETTE, Mario. **Arruar**: História pitoresca do Recife antigo. Recife: Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

SILVA, Érica Tavares. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. Tese de doutorado. (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012. 248,p.

SOUZA, Diana Cecília de. **As territorialidades flexiveis do transporte alternativo do Recife**: Os flixos das Kombis e Vans entre a Avenida Caxangá

e o Bairro de Boa Viagem. Dissertação de Mestrado (Mestrado em Geografia) Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

SERAFIM, A. R.M.D.B da Rocha. **O verde na cidade**: a análise da cobertura vegetal nos bairros do centro expandido da cidade do Recife- PE. Dissertação de mestrado (Mestrado em Desenvolvimento e Meio ambiente) Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2008.

SPÓSITO, E.S.. **Geografia e Filosofia**. Contribuição para o ensino do pensamento geográfico. 1ª ed. São Paulo; Editora UNESP, 2004.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil:** bondes e trólebus: “summa tranviariae brasiliensis”. Brasília: Editora Piini Ltdda, 1984.

TORRES, H. da G. & MARQUES, E. C.: REFLEXÕES SOBRE A HIPERPERIFERIA: novas e velhas faces da pobreza no entorno municipal. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. A. 3, n. 4. 2001. –: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional; editora responsável Norma Lacerda: A Associação, 2001.

OJIMA, Ricardo. Fronteiras metropolitanas: um olhar a partir dos movimentos pendulares. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba: n.121, p. 115-132, jul/dez,2011.

APÊNDICE

APÊNDICE 1 – MODELO DAS ENTREVISTAS FEITAS AOS COMERCIANTES

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS E FILOSOFIA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.
LEVANTAMENTO DE DADOS PRIMÁRIOS PARA DISSETAÇÃO DE MESTRADO
ALUNA CONCLUINTE: YOHANNE AGUIAR COSTA
ORIENTADOR: BERTRAND ROGER GUILLAUME COZIC

ROTEIRO DE ENTREVISTAS – COMERCIANTES

TEMPO DE RELAÇÃO COM O TERMINAL:_____

1. **É POSSIVEL NOTAR QUE O TERMINAL APRESENTA UMA DINÂMICA DIFERENTE DURANTE A SEMANA, CADA DIA O TERMINAL TEM UMA DINÂMICA DIFERENTE DA OUTRA, EM CADA HORÁRIO E DIAS MAIS MOVIMENTADOS, POR EXEMPLO. QUAIS SÃO ESSES DIAS? COMO O SENHOR(A) ENXERGA ISSO?**

2. **COMO O SENHOR(A) ENXERGA A RELAÇÃO DESSES ESTABELIMENTOS NAS PROXIMIDADES COM O TERMINAL? ELES EXISTEM POR CONTA DO TERMINAL OU ELES ANTECEDEM À EXISTÊNCIA DO TERMINAL?**

3. **DURANTE O DIA E DURANTE A NOITE O TERMINAL TEM UM GRANDE FLUXO DE PESSOAS, QUANDO ELAS SE DESTINAM AOS ESTABELECIMENTOS AO REDOR ELAS BUSCAM AS MESMAS COISAS, OS MESMOS PRODUTOS?**

4. **DURANTE A MADRUGADA O TERMINAL TEM UM GRANDE MOVIMENTO POR CONTA DOS BACURAUS, ESSE MOVIMENTO VEM REFLETIR NO LUCRO/FATURAMENTO DOS ESTABELECIMENTOS AO REDOR? COMO ISSO ACONTECE?**

5. **GRANDE PARTE DOS USUÁRIOS DO TERMINAL VEM NESSES ESTABELECIMENTOS À PROCURA DE LAZER? VOCÊ PODE DESCREVER O PERFIL DESSAS PESSOAS?**

6. **SE A PESSOA ESTIVER NO LOCAL, ANTES DO ESTABELECIMENTO DO TERMINAL: VOCÊ PODE FAZER UM RESGATE HISTÓRICO DE COMO ERA A ÁREA ANTES DA IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL.**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS E FILOSOFIA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.
LEVANTAMENTO DE DADOS PRIMÁRIOS PARA DISSETAÇÃO DE MESTRADO
ALUNA CONCLUINTE: YOHANNE AGUIAR COSTA
ORIENTADOR: BERTRAND ROGER GUILLAUME COZIC

ROTEIRO DE ENTREVISTAS DOS USUÁRIOS

PROFISSÃO:_____

TEMPO DE RELAÇÃO COM O TERMINAL:_____

1. **DE ONDE VEM E PRA ONDE VAI:**

2. **COMO O TERMINAL VEM INFLUENCIAR SEU TRAJETO ENTRE A CASA E O TRABALHO?**

3. **AO SEU VER, QUAL A IMPORTÂNCIA DO TERMINAL PARA OS DELOCAMENTOS DAS PESSOAS DURANTE A MADRUGADA?**

4. **INSEGURANÇA É UMA SENSAÇÃO FREQUENTE POR USAR O TRANSPORTE COLETIVO NA MADRUGADA?**

7. **NO ENTORNO DO TERMINAL EXISTEM VÁRIOS ESTABELECIMENTOS QUE VEM OFERECER UMA GAMA DE SERVIÇOS, VOCÊ JÁ FEZ USO DESSES SERVIÇOS? O QUE VOCÊ PROCURA NELES?**

APÊNDICE 2 – MODELO DOS QUESTIONÁRIOS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS E FILOSOFIA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.
LEVANTAMENTO DE DADOS PRIMÁRIOS PARA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO
ALUNA CONCLUINTE: YOHANNE AGUIAR COSTA
ORIENTADOR: BERTRAND ROGER GUILLAUME COZIC

QUESTIONÁRIO

1- IDADE: _____

2- SEXO: _____

3- PROFISSÃO_____

4- MUNICÍPIO DE ORIGEM(PARTIDA)

☐ ABREU E LIMA	☐ ARAÇOIABA	☐CABO DE SANTO AGOSTINHO
☐ CAMARAGIBE	☐IGARASSU	☐ILHA DE ITAMARACÁ
☐IPOJUCA	☐ITAPISSUMA	☐JABOATÃO
☐MORENO	☐OLINDA	☐PAULISTA
☐RECIFE	☐SÃOLOURENÇO DA MATA	

☐ OUTRO:_____

4.1. BAIRRO: _____

5- MUNICÍPIO PARA ONDE VAI (CHEGADA)

☐ ABREU E LIMA	☐ ARAÇOIABA	☐CABO DE SANTO AGOSTINHO
☐ CAMARAGIBE	☐IGARASSU	☐ILHA DE ITAMARACÁ
☐IPOJUCA	☐ITAPISSUMA	☐JABOATÃO
☐MORENO	☐OLINDA	☐PAULISTA
☐RECIFE	☐SÃOLOURENÇO DA MATA	

☐ OUTRO:_____

5.1- BAIRRO:_____

USA O TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA:

5.2- NO(S) TURNOS

☐ MANHÃ ☐ TARDE ☐ NOITE ☐MADRUGADA

HORÁRIOS:_____

5.2- QUANDO :

☐ VAI AO CENTRO

☐ VOLTA AO LOCAL DE MORADIA

☐ESPERAR O BACURAU

☐ FAZ USO DE OUTRA LINHA QUE TEM PARADA NO TERMINAL

☐ OUTRO:_____

5.3- FINALIDADE DO DESLOCAMENTO:

☐ COMPRAS ☐ TRABALHO ☐ESTUDO ☐ LAZER ☐TRABALHO/ESTUDO

☐ OUTRO:_____

5.4- PARA CHEGAR O TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA UTILIZA MAIS DE UMA LINHA DE ÔNIBUS? ☐ SIM ☐ NÃO

QUAL(IS) LINHA(S)?_____

ONDE?_____

6- QUAL(IS) LINHA(S) O SENHOR(A) É USUÁRIO(A) AQUI NO TERMINAL?

_____

_____

7- QUANTAS VEZES POR SEMANA FAZ USO DO TERMINAL?

☐ 1☐ 2 ☐3 ☐ 4 ☐5 ☐6 ☐7

APÊNDICE 3 – LINHAS QUE CIRCULAM NO TERMINALDO CAIS DE SANTA RITA

LINHAS REGULARES QUE CIRCULAM NO CAIS DE SANTA RITA			
13	JARDIM BEIRA MAR	101	CIRCULAR (CONDE DA BOA VISTA - RUA DO SOL
12	BRSÍLIA(CONDE DA BOA VISTA)	107	CIRCULAR (CABUGÁ/PREFEITURA)
18	BRASILIA TEIMOSA	116	CIRCULAR (PRÍNCIPE)
31	SHOPPING CENTER 9TERMINAL RES.BOA VIAGEM)	117	CIRCULAR (PREFEITURA/ CABUGÁ)
33	AEROPORTO	121	VILA DA SUDENE
44	MASSANGANA (BOA VISTA)	167	TI-TANCREDO NEVES (IMIP)
61	PIEDADE	168	TI-TANCREDO NEVES (CDE. B. VISTA)
62	JARDIM PIEDADE	185	TI CABO
71	CANDEIAS	191	RECIFE/PORTO DE GALINHAS (NOSSA SENHORA DO Ó)
100	CIRCULAR (CONDE DA BOA VISTA/PREFEITURA)	195	RECIFE/PORTO DE GALINHAS (OPCIONAL)
200	JABOATÃO (PARADOR)	612	MORRO DA CONCEIÇÃO
212	JARDIM SÃO PAULO	621	ALTO TREZE DE MAIO
242	PACHECO	624	BREJO
243	VILA DOIS CARNEIROS	632	ALTO DO REFÚGIO

412	SAM MARTIN (LARGO DA PAZ)	644	LARGO DO MARACANÃ
432	CDU (VÁREA)	742	LINHA DO TIRO
524	SÍTIO DOS PINTOS (DOIS IRMÃOS)	1958	COSTA AZUL
532	CASA AMARELA (CABUGÁ)	2972	BULTRINS
411	ESTRADA DOS REMÉDIOS	1983	RIO DOCE (PRINCESA ISABEL)
611	ALTO JOSÉ DO PINHO	1992	PAU AMARELO

LINHAS BACURAUS	
AEROPORTO (BACURAU)	CANDEIAS (BACURAU)
ÁGUAS COMPRIDAS (BACURAU)	CASA AMARELA ROSA E SILVA (BACURAU)
ALTO DE SANTA TERESINHA (BACURAU)	CAVALEIRO (BACURAU)
ALTO DOIS CARNEIROS (BACURAU)	CDU VÁRZEA ((BACURAU))
ALTO JOSÉ BONIFÁCIO(BACURAU)	CONJUNTO MARCOS FREIRE (BACURAU)
AMPARO (BACURAU)	COÓRREGO DO JENIPAPO (BACURAU)
AV. NORTE/MACAXEIRA (BACURAU)	CURADO II (BACURAU)
BRASILIA (BACURAU)	CURADO IV (BACURAU)
BREJO (BACURAU)	DOIS IRMÃOS (RUI BARBOSA) (BACURAU)
CABO (BACURAU)	DOIS UNIDOS (BACURAU)

CAETÉS I (BACURAU)	**IGARASSU (BACURAU)**
JABOATÃO (BACURAU)	**MORRO DA CONCEIÇÃO (BACURAU)**
JARDIM BRASIL (BACURAU)	**MURIBECA DOS GUARARAPES (BACURAU)**
JARDIM SÃO PAULO (ABDIAS) (BACURAU)	**NOVA DESCOBERTA(BACURAU)**
JARDIM SÃO PAULO(BACURAU)	**OURO PRETO (BACURAU)**
JORDÃO (BACURAU)	**PAU AMARELO (BACURAU)**
LAGOA ENCANTADA (BACURAU)	**RES. BOA VIAGEM (BACURAU)**
LOT. SANTO COSME E DAMIÃO (BACURAU)	**RIO DOCE (BACURAU)**
MARANGUAPE II (BACURAU)	**SÃO LOURENÇO (BACURAU)**
MIRUEIRA(BACURAU)	**TORRÕES (BACURAU)**
MONSENHOR FABRÍCIO (BACURAU)	**TOTÓ (BACURAU)**
MORENO (BACURAU)	**UR-11 (BACURAU)**
VILA DOIS CARNEIROS (BACURAU)	**UR-2 IBURA (BACURAU)**

ANEXOS

ANEXO 1 – DADOS CONCEDIDOS PELO GRANDE RECIFE CONSÓRCIO METROPOLITANO

INFORMAÇÕES GERAIS SOBRE O CAIS DE STª RITA, LINHAS BACURAU, LINHAS REGULARES E DEMANDAS

As linhas do tipo Bacurau são enquadradas em um tipo especial de serviço e tem características que as diferencia das linhas que operam no período diurno. Um exemplo disso diz respeito ao terminal e o ponto de retorno que são invertidos - passando o primeiro a ser no Cais de Santa Rita e o segundo no subúrbio. A principal característica é levar os usuários do centro da cidade para seus respectivos bairros, durante a madrugada. As linhas Bacuraus transitam pelos principais corredores do centro do Recife e dos bairros, e não pelo itinerário comum que percorre durante o dia.

As linhas Bacurau já existiam quando a EMTU assumiu o STPP/RMR, em 1979/80. Não possuíam terminal unificado, saíam da Av. Guararapes, Rua do Sol, Av. Dantas Barreto, Av. Martins de Barros, e Av. Rio Branco. Havia, em operação, 29 linhas. Hoje, 42 linhas.

O terminal de Santa Rita nunca foi exclusivamente destinado às linhas Bacurau. Existe operação regular de linhas que operam durante o dia. O serviço Bacurau é o serviço que opera durante a madrugada, entre 00:00 e 4:00. Na madrugada os ônibus do Terminal do Cais de Santa Rita são as únicas formas de se locomover com o transporte coletivo.

O terminal de Santa Rita passou por 3 reformas, até o presente, tendo sido a última, em 2010. O Cais de Santa Rita existia como local de parada de ônibus, passando a ter uma configuração de terminal com as reformas efetivadas.
Operacionalmente, funciona como terminal de passageiros e das linhas Bacurau, e como ponto de retorno das linhas regulares.

DADOS DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DE SANTA RITA REFERENTES AO MÊS DE APRIL /15

LINHAS REGULARES (DIURNAS)

Qtde: **40 linhas**

Demanda média dia útil: 192.322 passageiros/dia

Demanda média sábados: 126.463 passageiros/dia

Demanda média domingos: 78.234 passageiros/dia

LINHAS BACURAUS (MADRUGADA)

Qtde: **42 linhas**

Demanda média dia útil: 3.844 passageiros/dia

Demanda média sábados: 6.375 passageiros/dia

Demanda média domingos: 5.637 passageiros/dia

ANEXO 2 – ENTREVISTA DE JOÃO BRAGA CONCEDIDA AO JORNAL DO COMÉRCIO.

URBANISMO

Freio de arrumação no Cais de Santa Rita

Barracas instaladas irregularmente no entorno do centro de compras foram removidas e os ambulantes transferidos para boxes temporários. Telhados e quiosques, assim como o piso, serão substituídos

Publicado em 10/04/2014, às 06h15

Do JC Online

Barracas instaladas ilegalmente na entrada do shopping popular foram demolidas para permitir a requalificação do espaço comercial

Dani Neves/JC Imagem

Daqui a três meses, a imagem degradante que toma conta do Cais de Santa Rita, no bairro de São José, Centro do Recife, deve ser substituída por um cenário mais agradável para os recifenses e turistas. As obras do projeto de requalificação da Prefeitura do Recife para a área se intensificaram nesta semana com a retirada de barracas de comerciantes informais do entorno do cais. Eles foram realocados para boxes temporários localizados na parte interna do decadente centro de compras.

"Reconhecemos que o Cais de Santa Rita é um dos lugares mais deteriorados, inseguros e desordenados da cidade. Por isso, decidimos acelerar as obras", diz o secretário de Mobilidade e Controle Urbano do Recife, João Braga.

O trabalho de revitalização inclui mudança do piso, melhoria do passeio público e troca da cobertura da área do comércio informal com lonas tensionadas, que só serão substituídas pelas definitivas no próximo ano. "Tudo ficará muito organizado, com áreas bem delimitadas para estacionamento, lanches, sulanca, cutelaria, frutas, verduras e depósitos", garante Braga.

Enquanto funcionários da prefeitura dão andamento às obras, fazem o transporte do material demolido e dos equipamentos dos feirantes, todo o cais permanece em situação deplorável. Lixo acumulado por toda a parte, esgoto a céu aberto, fezes e mau cheiro afastam clientes que circulam pelo local. Essa situação, de acordo com os comerciantes, têm diminuído o movimento, especialmente no Mercado das Flores.

"Basta perceber que há muitos boxes fechados. E isso porque o local não consegue mais atrair as pessoas. Além de vivermos na desordem, não temos segurança aqui", conta a comerciante Ana Dias, 53 anos.

Leia a matéria completa no caderno Cidades

PALAVRAS-CHAVE

requalificação cais de santa rita urbanismo