

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



AS TERRITORIALIDADES FLEXÍVEIS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO NA CIDADE DO RECIFE:

Os Fluxos das Kombis e Vans entre a
Avenida Caxangá e o Bairro de Boa Viagem



Diana Cecília de Souza

Recife, Julho de 2006.



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

AS TERRITORIALIDADES FLEXÍVEIS DO
TRANSPORTE ALTERNATIVO NA CIDADE DO RECIFE:
Os Fluxos das Kombis e Vans entre a
Avenida Caxangá e o Bairro de Boa Viagem

Diana Cecília de Souza

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Pernambuco, sob a orientação do Prof. Dr. Cláudio Jorge Moura de Castilho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Recife, Julho de 2006.

Souza, Diana Cecília de

As territorialidades flexíveis do transporte alternativo na cidade do Recife : os fluxos das Kombis e Vans entre a Av. Caxangá e o Bairro de Boa Viagem / Diana Cecília de Souza. – Recife : O Autor, 2006.

177 folhas : il., fig., mapas, fotos, quadros.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Geografia, 2006.

Inclui bibliografia , apêndices e anexos.

1. Geografia urbana – Transporte alternativo – Território. 2. Territorialidades flexíveis – Kombis e Vans – Fluxos – Período anterior ao Sistema de Transporte Complementar de Passageiros do Recife. 3. Transporte alternativo – Formas de atuação e organização – Espacialização das rotas. I. Título.

911.3

CDU (2.ed.)

UFPE

912.1

CDD (22.ed.)

BC2006 – 484

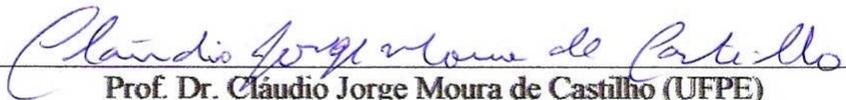
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS – CFCH
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS –DCG
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA –CMG

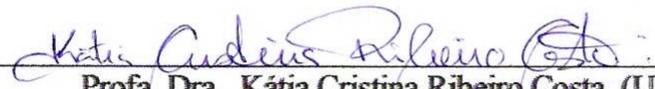
DÍANA CECÍLIA DE SOUZA

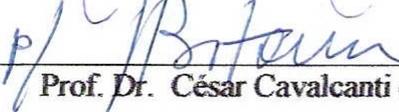
Título: “AS TERRITORIALIDADES FLEXÍVEIS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO NA CIDADE DO RECIFE: OS FLUXOS DAS KOMBIS E VANS ENTRE A AVENIDA CAXANGÁ E O BAIRRO DE BOA VIAGEM”

BANCA EXAMINADORA

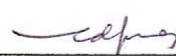
TITULARES:

Orientador: 
Prof. Dr. Cláudio Jorge Moura de Castilho (UFPE)

1º. Examinador: 
Profa. Dra. Kátia Cristina Ribeiro Costa (UFPB)

2º. Examinador: 
Prof. Dr. César Cavalcanti de Oliveira (UFPE)

SUPLENTES:

1º. 
Profa. Dra. Edvânia Tórres Aguiar Gomes (UFPE)

2º. Examinador: 
Profa. Dra. Norma Gonçalves Lacerda (UFPE)

APROVADA em 30 de agosto de 2006.

SUMÁRIO

RESUMO	I
ABSTRACT	II
AGRADECIMENTOS	III
LISTA DE SIGLAS	IV
LISTAS DE ILUSTRAÇÕES	VI
LISTA DE APÊNDICES	VIII
LISTA DE ANEXOS	VIII
INTRODUÇÃO	09
1. APONTAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS.....	14
1.1. Discutindo a Noção de Território no Âmbito de uma Geografia do Movimento	15
1.2. Transporte Alternativo: Despindo-se da Concepção Dualista Transporte Formal versus Transporte Informal	25
2. TRANSPORTE COLETIVO NO RECIFE: DO BONDE AO ÔNIBUS E A INSERÇÃO DO ALTERNATIVO	38
2.1. Transporte Coletivo no Recife: Uma Breve Trajetória	39
2.2. Um Esboço do Transporte Alternativo na Cidade do Recife: Os Atores Sócio- Espaciais e os seus Conflitos	59

3. AS TERRITORIALIDADES FLEXÍVEIS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO NA CIDADE DO RECIFE: OS FLUXOS DAS KOMBIS E VANS ENTRE A AVENIDA CAXANGÁ E O BAIRRO DE BOA VIAGEM	87
3.1. Desvendando Caminhos entre a Avenida Caxangá e o Bairro de Boa Viagem	88
3.2. Espacialização das Rotas do Transporte Alternativo	106
3.3. Territorialização de Práticas de Organização e Atuação do Transporte Alternativo	139
CONCLUSÕES	153
REFERÊNCIAS E BIBLIOGRAFIA	162
APÊNDICES	170
ANEXOS	175

RESUMO

Nos anos de 1990, intensificam-se os fluxos de transporte de passageiros realizados através de veículos de pequeno porte (kombis, vans, motocicletas) nas grandes e médias cidades brasileiras. Tal atividade suscitou polêmicas na sociedade diante das ambivalências entre o atendimento a uma demanda reprimida e os impactos gerados pela circulação dessas micro-unidades de transporte no espaço urbano. As análises empreendidas sobre a temática tenderam a abordá-la na escala do país ou da cidade, não privilegiando suas peculiaridades nos eixos urbanos. Emerge, assim, a necessidade de apreender o fenômeno em escala local, partindo do pressuposto de que a “apropriação” destes eixos se apresentava condicionada pelas especificidades dos fluxos de passageiros e pelos diferentes usos e ocupações que caracterizavam a dinâmica e o funcionamento desta atividade, cujos atores esboçavam suas territorialidades ao atuarem nas “brechas” do transporte coletivo convencional. Nesta assertiva, o transporte realizado por kombis e vans, no âmbito deste trabalho, é apreendido enquanto uma alternativa aos deslocamentos da população diante da crise do chamado transporte formal ou regulamentado e, em certa medida, uma alternativa de emprego face ao contexto de crise sócio-econômica. No anseio de apreender esta realidade, analisa-se as territorialidades flexíveis do transporte alternativo, através dos fluxos das kombis e vans entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, áreas que se caracterizam como pólos de produção e atração de intensos fluxos de pessoas na cidade do Recife. A partir da observação direta, realizada através das viagens ao longo das rotas das kombis e vans, e das impressões colhidas acerca desta atividade na perspectiva de seus operadores e usuários, pôde-se apreender a forma como os atores do transporte alternativo (motoristas e cobradores) esboçavam suas territorialidades, estabelecendo estrategicamente suas rotas, sobrepondo-as, em parte, aos trajetos dos ônibus e condicionando-as aos fluxos de passageiros. Atuando segundo uma lógica de mercado, esses atores ofereciam atrativos aos usuários, sobretudo maior rapidez aos deslocamentos, visando a partir do desenvolvendo destas práticas garantir a permanência desta forma de transporte na cidade.

Palavras-chaves: Transporte, Transporte Alternativo e Territorialidades Flexíveis.

ABSTRACT

In the years of 1990, the flows of transport of passengers realized through small transport vehicles (kombis, vans, motorcycles) in the great and medium Brazilian cities is intensified. Such activity had excited controversies in the society ahead the ambivalences between the attendance to a repressed demand and the impacts produced by the movement of these micron-units of transport in the urban space. The analyses undertaken on the thematic had tended to approach it in the scale of the country or the city, not privileging its peculiarities in the urban axis. It emerges, thus, the necessity to apprehend the phenomenon in local scale, starting from the presupposition that the "appropriation" of these axis presented itself conditioned by the specificities of the passengers' flows and by the different uses and occupations that characterized the dynamics and the functioning of this activity, whose actors sketched its territorialities acting in breaches of the conventional collective transport. In this assertive, the transport did by kombis and vans, in the scope of this research, is learned as an alternative to the population displacements as a result of the regular or formal transport crisis, as it is called, and, in certain measure, a job alternative face to the context of social-economic crisis. In the yearning to apprehend this reality, it is analyzed the flexible territorialities of the alternative transport, through the kombis and vans flows between the Caxangá Avenue and the suburb of Boa Viagem, areas that are characterized as production and attraction poles of intense people flows in the city of Recife. From the direct observation, realized through trips along the kombis and vans routes, and the caught impressions about this activity in the perspective of its operators and users, it was possible to apprehend the way the actors of the alternative transport (drivers and collectors) sketched its territorialities, establishing, strategically, their routes, overlapping to buses courses and conditioning them it the passengers flows. Acting according to a market logic, these actors offered attractive to the users, over all bigger rapidity to the displacements, aiming at from development of these practices to guarantee the permanence of this transport form in the city.

Key Words: Transport, Alternative Transport and Flexible Territorialities.

AGRADECIMENTOS

No processo de desenvolvimento de um trabalho acadêmico muitos são aqueles que direta ou indiretamente contribuem em diferentes escalas e momentos.

À minha mãe, Cecília, e aos meus irmãos o meu agradecimento pelo afeto e estímulos constantes a mim dispensados rumo a esta conquista. A Clélio Santos, meu companheiro, sou grata pela contribuição intelectual através das inúmeras discussões durante todo o processo de elaboração desta pesquisa e pela participação na elaboração da parte iconográfica do trabalho. A ele agradeço também o carinho e a paciência, mostrando-se sempre disposto a me apoiar, sobretudo nos momentos mais ansiosos.

Meus agradecimentos a Cláudio J. M. de Castilho, meu professor e orientador, pela contribuição ao meu crescimento acadêmico durante as orientações para a realização desta pesquisa. Ao longo desse processo de aprendizado, reservo grande admiração pela professora Edvânia T. A. Gomes, agradecendo suas valiosas sugestões nas etapas preliminares de desenvolvimento deste trabalho. Junto à professora Edvânia pude dar início às minhas experiências no âmbito da pesquisa, em 1997, quando, sob sua tutoria, integrei o Programa Especial de Treinamento – PET, no Departamento de Ciências Geográficas, tornando-se um referencial para a minha formação como pesquisadora. Neste ensejo, gostaria de registrar também o meu reconhecimento aos demais professores, seja da Graduação ou do Mestrado em Geografia, aos quais minha formação acadêmica é devedora.

Por fim, gostaria de agradecer aos técnicos e funcionários das diversas instituições pela atenção e disponibilidade em fornecer-me documentos e informações necessárias, subsidiando a análise da questão proposta, e registrar meus agradecimentos também a todos aqueles que torceram e me incentivaram no transcorrer das etapas de elaboração deste trabalho.

LISTA DE SIGLAS

AMUPE	Associação Municipalista de Pernambuco
ANTP	Associação Nacional dos Transportes Públicos
BPTTran	Batalhão de Policiamento de Trânsito
CEAGEPE	Companhia de Abastecimento e Armazéns Gerais do Estado de Pernambuco
CEASA	Central de Abastecimento Sociedade Anônima
CEFET/PE	Centro Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco
CTU/Recife	Companhia de Transportes Urbanos do Recife
CTTU/Recife	Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife
DER/PE	Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco
Detran	Departamento Estadual de Trânsito
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
EBTU	Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
FIDEM	Fundação de Desenvolvimento Municipal
IBOPE	Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística
IBRATEC	Instituto Brasileiro de Tecnologia
MTA	Movimento do Transporte Alternativo
MTL	Movimento Terra, Trabalho e Liberdade
PCR	Prefeitura da Cidade do Recife
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PETROBRÁS	Petróleo Brasileiro S/A
RMR	Região Metropolitana do Recife
RPA	Região Político-Administrativa
SABE	Sistema Automático de Bilhetagem Eletrônica
SEI	Sistema Estrutural Integrado
SindRecife	Sindicato do Transporte Alternativo do Recife

Sindkombi	Sindicato dos Condutores Autônomos em Transportes Alternativos de Passageiros do Estado de Pernambuco.
SINPRF/PE	Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais do Estado de Pernambuco
STCP/Recife	Serviço de Transporte Complementar de Passageiros do Recife
STCM	Sistema de Transporte Complementar Metropolitano
STM/Recife	Sistema de Transporte Municipal do Recife
STPP	Sistema de Transporte Público de Passageiros
SUDENE	Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste
TIP	Terminal Integrado de Passageiros
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES

Mapas

01	Ambientes Naturais do Recife	40
02	Evolução da Ocupação Extensiva da Cidade do Recife	49
03	Mancha Urbana e Eixos Viários da Região Metropolitana do Recife	51
04	Divisão Político-Administrativa da Região Metropolitana do Recife	53
05	Trajetos das Kombis e Vans ao Longo dos Bairros entre a Avenida Caxangá e o Bairro de Boa Viagem	89
06	Divisão do Recife em Regiões Político-Administrativas	90
07	Itinerário da Linha CDU/Boa Viagem/Caxangá na Cidade do Recife	108
08	Itinerário da Linha CDU/Caxangá/Boa Viagem na Cidade do Recife	109
09	Itinerários da Linha <i>Shopping</i> /CDU na Cidade do Recife	110
10	Espacialização da Rota Caxangá/ <i>Shopping</i> /Boa Viagem	114
11	Espacialização da Rota Caxangá/Aeropoprt/Boa Viagem	117
12	Espacialização da Rota <i>Shopping</i> / Caxangá	120
13	Espacialização das Paradas do Transporte Alternativo em Bairros da RPA 4	127
14	Espacialização das Paradas do Transporte Alternativo em Bairros da RPA 5	128
15	Espacialização das Paradas do Transporte Alternativo em Bairros da RPA 6	130

Figuras

01	Planta do Recife - 1870.....	44
02	Pontos de Bloqueio nos Acessos ao Centro Expandido do Recife	75
03	Bloqueios e Pontos de Controle para Impedir a Circulação de Kombis e Vans na Cidade do Recife.....	83
04	Locais de Lotação de Veículos nas Imediações da Avenida Caxangá	94

Quadros

01	Linhas do Serviço de Transporte Complementar de Passageiros do Recife ..	70
02	Rede Básica Proposta para o Transporte Complementar na Região Metropolitana do Recife	71

Fotos

01	Protesto dos kombeiros na Av. Mal. Mascarenhas de Moraes no dia 02 de junho de 2003	72
02	Protesto dos kombeiros no centro da cidade do Recife no dia 11 de junho de 2003. No conflito, o presidente do SindRecife chegou a rolar no chão com um soldado	73
03	Protesto dos kombeiros no dia 15 de julho de 2003 no centro do Recife	78
04	Kombeiros em protesto, no dia 15 de julho de 2003, na Avenida Conde da Boa Vista	78
05	Kombis ao longo da Avenida Prof. Moraes Rego	107
06	Concentração de kombis na Rua Emiliano Braga. Ponto de lotação dos veículos próximo à Avenida Caxangá	112

07	Terminal de ônibus da linha <i>Shopping</i> /CDU na Rua Emiliano Braga, depois que as kombis deixaram de circular entre a Av. Caxangá e o bairro de Boa Viagem	112
08	Parada do transporte alternativo na entrada da Rua Jack Aires, via de acesso ao <i>Shopping Center Recife</i>	132
09	Vista da parada na entrada da Rua Jack Aires a partir da Avenida Domingos Ferreira	132
10	Ao fundo, desembarque de passageiros pelas imediações do Aeroporto, em frente à Rua Barão de Souza Leão	133
11	Parada das kombis e vans no cruzamento da Rua Barão de Souza Leão com a Av. Visconde de Jequitinhonha	133
12	Desembarque de passageiros embaixo do viaduto da BR – 101, próximo à Avenida Caxangá	136
13	Ponto de lotação das kombis pelas imediações da Avenida Caxangá	143
14	Ponto de lotação das kombis na Rua Visconde de Jequitinhonha, próximo ao <i>Shopping Center Recife</i>	143

LISTA DE APÊNDICES

01	Modelo de Formulário para Usuários	171
02	Modelo de Entrevista para os Operadores do Transporte Alternativo	174

LISTA DE ANEXOS

01	Folheto	176
02	Verso do Folheto do Anexo 1	177
03	Sistema de Transporte Complementar de Passageiros do Recife	178

INTRODUÇÃO

Durante a década de 1990, especialmente a partir de 1995, intensifica-se significativamente, nas grandes e médias cidades brasileiras, o transporte de passageiros realizado através de veículos de pequeno porte: kombis (ou peruas), vans, bestas, topics, motocicletas (moto-táxis) e até mesmo automóveis particulares.

A expansão desenfreada dessas micro-unidades de transporte gerou muitas polêmicas na sociedade, dentro dos órgãos públicos, das empresas de transporte coletivo por ônibus e no âmbito acadêmico. Em geral, esta atividade foi encarada como um delito, sobretudo por não se enquadrar nas normas regulares do transporte coletivo convencional, exercendo junto a este uma concorrência acirrada, e por ocasionar uma série de problemas nos centros urbanos.

Decerto, a proliferação desse tipo de transporte gerou sérios problemas nas cidades tais como a insegurança no transporte de passageiros, o incremento ao congestionamento nas principais vias do tráfego, a exploração do trabalho de menores, a utilização de mão-de-obra sem registro e sem qualificação etc. Por outro lado, esta atividade passou a oferecer algumas vantagens aos deslocamentos urbanos como rapidez, frequência, flexibilidade na definição de itinerários, tarifas, paradas etc, oferecendo uma alternativa de circulação no espaço urbano a uma demanda que hoje é bastante diversificada e que necessita de inovação nos serviços de transportes.

Com efeito, o uso deste transporte passou a representar uma alternativa aos deslocamentos das pessoas, diante da crise do chamado transporte formal ou regulamentado e, ao mesmo tempo uma alternativa de emprego, uma vez que tal atividade se insere num contexto de crise sócio-econômica, cujos aspectos mais visíveis no mercado de trabalho são as elevadas taxas de desemprego e o surgimento e intensificação de diversas atividades denominadas de “informais”, que passam a ampliar as estratégias de sobrevivência de muitos indivíduos.

A exemplo de outras áreas metropolitanas, esta atividade se intensificou em toda a Região Metropolitana do Recife - RMR, chegando a apresentar cerca de 7.000 veículos em circulação, cuja maior atuação se dava na cidade do Recife. Assistiu-se, na última década, a um crescimento extraordinário de vans e, predominantemente, de

kombis, que passaram a ocupar os principais eixos viários da capital e demais municípios metropolitanos, estendendo-se para além destes limites.

No âmbito metropolitano, a expansão deste transporte ocorreu sem controle por parte do órgão gestor do sistema de transporte intermunicipal na Região Metropolitana do Recife - a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU -, a qual, na verdade, ignorou a atividade e, na prática, adotou posturas repressivas para coibi-la, sem, no entanto, solucionar a questão.

Na esfera municipal, algumas prefeituras autorizaram muitas kombis a operarem como veículos de aluguel dentro dos limites territoriais do município. Entretanto, os motoristas de kombis ultrapassavam estes limites, passando a ocupar os principais corredores do tráfego da RMR, percorrendo não só o espaço intramunicipal, como também o intermunicipal.

Decorridos mais de dez anos, o transporte por kombis e vans se incorporou à dinâmica metropolitana, sem que houvesse propostas efetivas do Poder Público, tanto Municipal quanto Estadual, que visassem definir o papel desta atividade nas cidades. Somente em 2003, a Prefeitura do Recife, juntamente com o Governo do Estado, executam um conjunto de medidas para implantar um sistema complementar de transporte através de veículos de pequeno porte na cidade, instituindo o Serviço de Transporte Complementar de Passageiros do Recife – STCP/Recife. Em paralelo, a EMTU também institui o Sistema de Transporte Complementar Metropolitano – STCM.

No bojo das discussões sobre a temática aqui em análise, verifica-se a existência de estudos realizados sobretudo pelas associações das empresas de transportes e algumas análises feitas pelos órgãos públicos. No âmbito acadêmico, destaca-se uma ampla literatura sobre a temática no campo da Engenharia dos Transportes, cujas análises têm predominantemente uma característica mais funcional do transporte, com abordagens que privilegiam aspectos como o custo, a regulamentação etc. Em outras áreas acadêmicas e, em especial, na Geografia, o referencial bibliográfico se restringe a uma reduzida quantidade de trabalhos acadêmicos, constatando-se uma incipiente contribuição relacionada à temática¹.

¹ Dentre estes, destaque-se, no âmbito da Geografia, “O transporte informal em Uberlândia: forma de atuação das peruas e vans” – (BERNARDINO - 2000) e, na área de Economia, “Uma caracterização do mercado do transporte alternativo e sua importância sócio-econômica na Região Metropolitana do Recife” (CAVALCANTI - 1997).

Tanto na esfera das associações e dos órgãos públicos quanto no mundo acadêmico, em geral as análises tenderam a abordar as características deste transporte na escala do país ou da cidade, não privilegiando as peculiaridades desta atividade em cada área ou em cada eixo urbano onde atores do transporte alternativo esboçavam suas territorialidades ao se “apropriarem” desses espaços. Neste sentido, questiona-se: Em que medida a “apropriação” de eixos urbanos pelo transporte alternativo refletia e/ou se diferenciava dos aspectos que caracterizavam esta atividade na escala da cidade? Dito isto, parte-se do pressuposto de que a “apropriação” dos eixos urbanos na escala local era condicionada pelas especificidades dos fluxos de passageiros e pelos diferentes usos e ocupações que caracterizavam a dinâmica e o funcionamento do transporte alternativo e a forma com que seus atores esboçavam suas territorialidades, atuando nas “brechas” deixadas pelo transporte coletivo convencional.

A partir desta compreensão, visando dar uma maior visibilidade à atividade na escala local, este trabalho tem como objetivo central a análise das territorialidades flexíveis do transporte alternativo, buscando entender como se esboçavam a dinâmica e o funcionamento desta atividade, através dos fluxos das kombis e vans ao longo de eixos urbanos compreendidos entre a Avenida Caxangá, a partir do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem, no período anterior à implantação do STCP/Recife.

A importância da escolha destes eixos como objeto de estudo pauta-se no fato destas áreas se destacarem no contexto da cidade: a primeira, as imediações do viaduto da BR – 101 com a Avenida Caxangá, caracteriza-se como um local de convergência de fluxos advindos de municípios da Zona da Mata e do Agreste, de municípios metropolitanos situados a oeste da cidade, de bairros adjacentes e da BR –101; e a segunda, o bairro de Boa Viagem, configura-se como um pólo de atração da cidade, que comporta um conjunto de comércios e serviços diversificados, onde se destacam grandes equipamentos de atração como o *Shopping Center Recife* e o Aeroporto Internacional dos Guararapes, estabelecendo-se entre estas duas áreas da cidade um intenso e constante fluxo de pessoas. Entre estas duas áreas da cidade, pôde-se observar uma expressiva concentração de kombis e vans, cuja organização nas áreas de lotação, a quantidade de veículos e operadores caracterizavam a atividade ali existente como significativa no contexto da cidade.

No anseio de apreender esta realidade, a pesquisa pautou-se no levantamento bibliográfico e de dados acerca da temática, bem como no acompanhamento sistemático de reportagens veiculadas nos principais jornais da cidade a respeito do transporte alternativo. Com o intuito de identificar as territorialidades flexíveis do transporte alternativo entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, organizou-se também pesquisa de campo fundamentada na observação direta, realizada a partir de deslocamentos ao longo das rotas das kombis e vans em diferentes dias e horários da semana, escolhidos aleatoriamente. A pesquisa de campo também objetivou colher impressões de alguns usuários sobre a atividade e ainda obter informações acerca da organização e atuação deste transporte, tanto através destes usuários quanto pelos indivíduos (cobradores e motoristas) envolvidos na atividade.

Neste sentido, foram aplicados cerca de 30 formulários a usuários de kombis e vans (**Apêndice 1**, p. 171), distribuídos aleatoriamente nos pontos de lotação dos veículos e em algumas paradas de ônibus ao longo dos trajetos. Estes usuários se caracterizaram como pessoas de idades variadas entre 20 e 45 anos, de ocupações diversas e com grau de escolaridade predominantemente de nível médio. Quanto aos operadores, realizou-se, junto a cobradores e motoristas, em torno de 20 entrevistas (**Apêndice 2**, p. 174) com questões abertas nos pontos de lotação, além de conversas informais nestes locais de lotação e no transcorrer das viagens nas rotas do transporte alternativo. Saliente-se que a aplicação destes formulários e entrevistas junto aos usuários e operadores não teve uma expectativa quantitativa, não se delimitando, portanto, uma amostra ao universo considerado.

Esta dissertação se estrutura em três capítulos, discutindo-se inicialmente, no primeiro capítulo, o conceito de território e as relações sócio-espaciais a ele associadas – as territorialidades, privilegiando-as para a análise do objeto em estudo e, em seguida, busca-se despir-se da concepção dualista – transporte formal *versus* informal, encarando o transporte de passageiros por veículos de pequeno porte como uma alternativa aos deslocamentos da população, bem como uma alternativa de emprego diante do quadro de crise sócio-econômica das grandes cidades.

No segundo capítulo do trabalho, procura-se traçar uma breve trajetória do transporte coletivo em Recife, para depois contextualizar a inserção do transporte alternativo na cidade e as propostas implementadas pelos Governos no sentido de

controlar a atividade no âmbito da capital e na perspectiva do transporte intermunicipal.

Por fim, no terceiro capítulo, visa-se inicialmente desvendar os caminhos entre a Avenida Caxangá, nas imediações do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem, caracterizando-os a partir dos usos e ocupações que os permeiam e identificando os potenciais fluxos no transcorrer dos trajetos. Posteriormente, busca-se espacializar as rotas do transporte alternativo ao longo dos eixos viários, bem como traçar outras características da organização e da atuação dos atores do transporte alternativo, permeando, nestas duas últimas partes do terceiro capítulo, as opiniões dos usuários acerca das condições do serviço prestado.

CAPÍTULO 1

APONTAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

1. APONTAMENTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

1.1 – Discutindo a Noção de Território no Âmbito de uma Geografia do Movimento

Face ao objetivo de estudar as territorialidades flexíveis do transporte alternativo, faz-se necessário contemplar categorias e conceitos que forneçam o aporte teórico-metodológico necessário à análise do objeto em estudo. Neste sentido, dentre as categorias-chave da Geografia que possibilitam a análise da sociedade, privilegiou-se a categoria território, bem como as relações espaciais a esta associadas, as territorialidades.

A expressão território sempre foi utilizada no âmbito das ciências naturais e sociais. Nas primeiras, o território seria a área de influência e dominação de uma espécie animal que exerce o domínio da mesma, domínio este que se dá de forma mais intensa no centro, perdendo intensidade à medida que se aproxima da periferia, na qual a referida espécie passa a concorrer com domínios de outras espécies (BRUNET apud ANDRADE, 1995). Nas ciências sociais, a expressão território remonta ao século XIX, sobretudo a partir das obras de Friedrich Ratzel, que a associava à organização, gestão e controle do território nacional pelo Estado.

Etimologicamente a palavra território é oriunda do latim *territorium*, e significa “pedaço de terra apropriado”. Ao vocábulo se associam três idéias: dominação, que compreende a expressão de força e/ou poder dos indivíduos ou grupos sociais, área dominada, ou seja, recorte espacial onde se projeta a dominação, e limites, que podem ser materializados ou imaginários.

A apropriação não se vincula necessariamente à propriedade da terra, podendo assumir um duplo significado, conforme enfatiza Corrêa (1996, p. 251): “De um lado associa-se ao controle de fato, efetivo, por vezes legitimado, por parte de instituições ou grupos sobre um dado segmento do espaço.” Este conceito de território encontra-se vinculado à Geografia Política e à Geopolítica. Por outro lado, esta apropriação pode assumir uma dimensão afetiva, derivada das práticas espacializadas por grupos distintos definidos segundo renda, raça, religião, sexo, idade ou outros atributos. Neste sentido, a apropriação passa a associar-se à identidade de grupos e à afetividade

espacial. O território, nesta perspectiva, está atrelado a uma geografia que privilegia os sentimentos e simbolismos atribuídos aos lugares, conceito que tem sido considerado pelos geógrafos humanistas.

Corrêa ressalta ainda que, a primeira e a segunda acepções podem combinar-se, definindo territórios plenamente apropriados, de direito, de fato e afetivamente. “O território é o espaço revestido da dimensão política, afetiva ou ambas.” (CORRÊA, 1996, p. 251)

Importa destacar que, território e espaço são termos com significados distintos. O conceito de território está subordinado ao conceito de espaço, que é mais abrangente. A expressão espaço é dotada de múltiplos significados, sendo utilizada tanto pelo senso comum como pelas diferentes ciências. No concernente à Geografia, a noção de espaço é objeto de discussões entre as diferentes correntes do pensamento geográfico, possuindo, assim, múltiplas acepções.

No âmbito desses debates, a partir da compreensão do espaço em sua totalidade¹, Milton Santos (1997, p. 51) afirma que “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá”. Segundo este autor, os objetos representam tudo o que existe na superfície terrestre, toda a herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou, ao passo que as ações são resultantes de necessidades, naturais ou criadas, que conduzem os homens a criar e utilizar os objetos. A dinâmica e a transformação do espaço se dão a partir da interação dos sistemas de objetos, que condicionam a forma como se dão as ações, com os sistemas de ações, que criam objetos novos ou se realizam sobre objetos preexistentes.

A partir desta concepção de espaço, retorna-se ao conceito de território, afirmando que este último inclui uma relação de poder sobre o primeiro. O espaço, portanto, pré-existe ao território, sendo a sua necessária base material.

¹ A noção de totalidade, no âmbito da filosofia clássica, remete-se à idéia de que todas as coisas presentes no Universo formam uma unidade. Cada coisa nada mais é que parte da unidade, do todo. No entanto, a totalidade não é uma simples soma das partes, pois as partes que a formam não bastam para explicá-la. Ao contrário, é a totalidade que explica as partes. Quando a sociedade muda, o conjunto de suas funções muda em quantidade e em qualidade.

Souza (1995, p. 111) ressalta que “Todo espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder é um território, do quarteirão aterrorizado por uma gangue de jovens até o bloco constituído pelos países-membros da OTAN.” Nesta perspectiva, esse autor enfatiza que o conceito de território deve abarcar infinitamente mais que o território do Estado-Nação.

A acepção de território enquanto Estado-Nação está vinculada à abordagem da Geografia Política clássica, na qual o território surge como uma noção fundamental:

[...] expressão concreta das unidades políticas no espaço, o território define a existência física da entidade jurídica, administrativa e política que é o Estado. É o espaço próprio a um Estado, área onde exerce sua soberania, e implica uma noção de limite, pois que o seu tamanho é consequência da relação de poder entre Estados (BECKER, 1983, p. 01).

O conceito de território sempre esteve associado ao recorte do Estado Nacional, no âmbito da Geografia Política clássica, cujo primeiro grande autor foi Ratzel. Este autor formulou uma concepção geográfica que correspondia aos anseios expansionistas da Alemanha. Tal como descreve Andrade (1992), Ratzel buscou explicar a evolução da humanidade a partir dos postulados de Darwin, encarando o homem como uma espécie animal e não como um elemento social. Baseando-se nos princípios de que a evolução se processava através da luta entre as várias espécies, vencendo as mais capazes de se adaptarem ao meio natural, Ratzel formulou leis gerais que explicassem as relações entre o homem e o meio natural, ressaltando que as diferenças existentes entre povos e civilizações resultaram deste relacionamento através dos tempos.

Assim, no âmbito de sua Geografia Política clássica, Ratzel passou a estudar o Estado, considerado-o como um instrumento mediante o qual a sociedade se organiza e domina o território. Desta forma, a dominação do território caracteriza o Estado, cuja importância dependeria da extensão e da situação do território ocupado. O progresso e a decadência de um Estado dependeriam de sua capacidade de expansão ou de redução do território dominado. Neste sentido, justificam-se as guerras de conquista e a dominação dos povos fracos pelos fortes. A partir dessas proposições, Ratzel desenvolveu o conceito de espaço vital, que compreenderia a relação entre a população de um Estado e a capacidade de utilização do seu território.

Nas formulações de Ratzel, a concepção de território sempre esteve associada, no âmbito de um discurso evidentemente ideológico, ao recorte do “território nacional”, ao Estado-Nação. A Geografia Política clássica quase sempre esteve dominada por uma orientação em direção ao Estado enquanto o poder por excelência, estando mesmo comprometida com discursos legitimadores do mesmo (SOUZA, 1995). Tal característica permitiu a Raffestin (1980) identificá-la como uma “Geografia do Estado”.

Raffestin (1980), ao fazer uma crítica à Geografia Política clássica, sobretudo às formulações de Ratzel, aponta limites nessas formulações no que concerne ao entendimento de poder. De acordo com o autor, Ratzel elaborou sua teoria (sobre Estado, Território e Espaço Vital) como se o Estado fosse o único núcleo de poder e, que, assim, concentrava todo o poder. Esta concepção limita a capacidade de análise geográfica, uma vez que se baseia numa Geografia unidimensional, não considerando os múltiplos poderes que se manifestam nas estratégias regionais ou locais.

Para Souza (1995), Ratzel identificava o território ao substrato material, restringindo a acepção ao “solo pátrio”. Também ao levantar questões sobre alguns pontos da análise de Raffestin, Souza ressalta que, em que pese a sua crítica à unidimensionalidade do poder na Geografia Política clássica, Raffestin não chega a romper com a velha identificação do território com o substrato material, mostrando que a diferença entre Raffestin e Ratzel é que o primeiro não se limita ao “solo pátrio”.

Decerto, o território pode ser entendido à escala nacional e em associação com o Estado como grande gestor. Ressalte-se, entretanto, que, diante do processo de globalização ele se torna um gestor cada vez menos privilegiado. Todavia, o território não precisa necessariamente vincular-se a esta escala ou associar-se à figura do Estado.

Neste sentido, concorda-se com Souza (1995) quando este enfatiza que territórios existem e são construídos (e desconstruídos) nas mais diversas escalas, dentro de escalas temporais as mais diferentes (séculos, décadas, anos, meses ou dias); territórios podem ter um caráter permanente, mas também podem ter uma existência periódica, cíclica. É a esta riqueza de situações, dentro de uma perspectiva de flexibilização da visão do que seja o território, que o autor designou de **territorialidades flexíveis**, afirmando que os territórios são antes relações sociais projetadas no espaço que espaços concretos.

[...] o território *não* é o substrato, o espaço social em si, mas sim um campo de forças, *as relações de poder espacialmente delimitadas e operando, destarte, sobre um substrato referencial* (SOUZA, 1995, p. 97).

Desta forma, existem diversos territórios recobrando a superfície terrestre, entretanto não há uma exclusividade de um poder em relação a um dado território, como se territórios fossem entidades que se justapõem contiguamente, conforme estivera implícito na abordagem da Geografia Política clássica, que considerava o território como o espaço concreto em si. Quase sempre há uma superposição de vários territórios, que podem ter formas variadas e limites não-coincidentes, bem como podem existir contradições entre as diversas territorialidades devido às contradições e aos atritos entre os respectivos poderes (SOUZA, 1995).

Ao se analisar uma territorialidade flexível, a exemplo de um lugar ocupado numa cidade por determinados segmentos marginalizados, faz-se necessário lançar mão do domínio como influência, o que permite o entrecruzamento de diferentes domínios em um mesmo substrato material referencial e não como apropriação efetiva do território.

Neste sentido, Souza (1995) destaca, dentre os variados exemplos de tais territorialidades flexíveis, os territórios da prostituição feminina ou masculina (prostitutas, travestis, michês), onde os “outros” tanto podem estar no mundo exterior em geral (de onde vêm os clientes em potencial) quanto, em muitos casos, em um grupo concorrente, com os quais se pode entrar em conflito. Estes territórios são “apropriados” pelo respectivo grupo apenas à noite, uma vez que, durante o dia, são tomados por transeuntes que trabalham ou fazem compras em estabelecimentos comerciais, ou por moradores que residem nas adjacências. Tal exemplo mostra o caráter cíclico deste tipo de territorialização, com uma alternância habitual dos usos diurno e noturno dos mesmos espaços.

Os territórios da prostituição podem ser também móveis, já que seus limites tendem a ser instáveis, apresentando grande mobilidade. Esta é, do mesmo modo, uma característica de outros grupos sociais como gangues de rua, formadas por adolescentes e jovens.

Destaque-se ainda os territórios do tráfico de drogas, que se apresentam altamente pulverizados. Tal como relata Souza (1995), a territorialidade de cada facção

ou organização do tráfico de drogas, apresenta-se como uma rede complexa, unindo nós irmanados pelo pertencimento a um mesmo comando. Entretanto, no espaço concreto, estes nós de uma rede se intercalam com nós de outras redes, todas superpostas ao mesmo espaço e disputando a mesma área de influência econômica, o mercado consumidor, formando uma malha bastante complexa.

A territorialidade, enquanto relações sócio-espaciais associadas ao território:

[...] refere-se ao conjunto de práticas e suas expressões materiais e simbólicas capazes de garantir a apropriação e permanência de um dado território por um determinado agente social, o Estado, os diferentes grupos sociais e as empresas (CORRÊA, 1996, p. 251-252).

Estes agentes, produtores e consumidores do espaço da cidade, desenvolvem um conjunto de práticas espaciais² que visam a permanência de seus territórios. E é no espaço urbano da cidade onde grande parte da população se concentra atualmente e desenvolve um conjunto de práticas espaciais cada vez mais complexo. Este espaço é um substrato referencial, onde diversos agentes produzem, consomem, lutam e vivem, expressando, assim, múltiplas territorialidades, com temporalidades distintas, em escalas as mais diversas.

De acordo com Corrêa (1995b, p. 09) o espaço urbano é “[...] fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas.” O espaço urbano é constituído por um complexo conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si, que definem áreas como o centro da cidade, áreas industriais, residenciais, de lazer e, entre outras, aquelas reservadas para futura expansão, caracterizando-se, assim, como um espaço fragmentado (CORRÊA, 1995b). Esta justaposição de diferentes usos da terra representa diferentes formas de apropriação, isto é, de territorialização por parte de distintos grupos sociais, que se encontram vinculados a estes usos direta e indiretamente.

Cada um destes usos da terra pode ser visto como uma forma espacial onde se realizam uma ou mais funções vinculadas aos processos sociais. Assim, a organização

² Segundo Corrêa (1995a, p. 35), as práticas espaciais compreendem “[...] um conjunto de ações espacialmente localizadas que impactam diretamente sobre o espaço, alterando-o no todo ou em parte ou preservando-o em suas formas e interações espaciais.”

espacial³ é resultado de processos sociais, que tornam o espaço urbano um reflexo da sociedade, apresentando-se fortemente dividido em áreas residenciais segregadas, as quais refletem a complexa estrutura social em classes. Desta forma, este espaço simbólico, que envolve as crenças, valores e mitos, projetados, em parte, nas formas espaciais, expressa-se profundamente desigual, tornando-se, por isso, o palco e o objeto das lutas sociais que visam obter o direito à cidade, um campo de lutas onde os diversos atores que nele vivem, esboçam diversas territorialidades, até mesmo aquelas exercidas por grupos marginais a partir de atividades tidas como ilícitas, a exemplo dos territórios da prostituição feminina ou masculina e do tráfico de drogas, como também do transporte de passageiros realizado por meio de veículos de pequeno porte, cujos operadores passaram a se “apropriar” dos principais eixos viários das cidades, não se enquadrando nas normas regulares do transporte coletivo convencional.

O espaço não só é reflexo de ações que se realizam no presente, mas também daquelas que se realizaram no passado. As formas espaciais do passado são herdadas pela atual organização espacial. Neste sentido, ele é também um condicionante social, visto que, as obras fixadas pelo homem, as formas espaciais, desempenham um importante papel na reprodução das condições de produção e das relações de produção. A estas formas espaciais herdadas do passado e cristalizadas no presente, Milton Santos (1978) denomina de “rugosidades”.

A partir de relações sócio-espaciais, o espaço urbano, que num primeiro momento de sua apreensão se mostra, como dito antes, fragmentado, é, ao mesmo tempo, articulado, visto que cada uma das partes que o compõe mantém relações entre si, configurando redes de diferentes espessuras. Tais relações se dão através de fluxos de veículos e de pessoas atrelados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos cotidianos como casa-trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para as compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às atividades religiosas e de lazer, bem como por meio das relações espaciais que envolvem a circulação de decisões e investimentos de capitais, considerando ainda a prática de poder e da ideologia.

³ A organização espacial compreende “[...] o conjunto de objetos criados pelo homem e dispostos sobre a superfície da Terra,.... “[...] é expressão da produção material do homem, resultado de seu trabalho social.” (CORRÊA, 1991, p. 55)

Neste sentido, Santos (1996) ressalta que a organização espacial se revela, de um lado, a partir de elementos fixos e, de outro, através dos fluxos que garantem as interações entre os fixos. Segundo Santos (1996, p.77): “Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens.” E os fluxos “[...] são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”. Assim, os lugares da cidade estão articulados de alguma maneira, estabelecendo-se redes de padrões, intensidades e naturezas distintas de fluxos.

Ressalte-se que a importância dos fluxos, da circulação, no processo de produção do espaço geográfico, mereceu um capítulo especial no âmbito da Geografia Clássica, que se intitulou de Geografia da Circulação, inserindo-se como parte da Geografia Econômica. Inicialmente, a circulação foi abordada por Vidal de la Blache, considerado o fundador da Escola Regional Francesa de Geografia que, no âmbito da corrente possibilista, introduziu vários conceitos novos à geografia e, dentre estes, o conceito de circulação: “[...] o movimento que põe em contato as diferentes partes do mundo, especialmente as desenvolvidas, relacionando-as.” (FERREIRA e SIMÕES, 1986 p. 74).

Jean Brunhes, em seu livro “Geografia Humana”, abordou a circulação oceânica, a continental, a aérea, a circulação rápida do pensamento (telecomunicações – circulação imaterial), a circulação geral e regional e as relações da circulação com a produção e o povoamento, denominando esta parte da Geografia de Geografia Geral da Circulação.

Da mesma forma, Max Derruau também trata a circulação de uma forma mais abrangente, propondo estudar, no livro intitulado “Geografia Humana II”, as vias terrestres, os cursos de água interiores, a circulação marítima, distinguindo em cada um desses três meios a circulação pré-industrial da circulação moderna, o avião e as telecomunicações, como os transportes criam fenômenos humanos e como as vias terrestres se combinam para criar diferentes tipos regionais de redes. Por sua vez, Pierre George traz no âmbito de suas discussões a Geografia dos Transportes, definindo-a como o estudo dos fluxos de mercadorias e de passageiros.

No contexto brasileiro, ressalte-se Josué de Castro que, em seu livro “Ensaio de Geografia Humana”, define a Geografia da Circulação como o estudo dos meios de transporte e das estradas e caminhos, e ainda, Moacir Silva, que aborda a Geografia dos Transportes no Brasil, cuja obra datada de 1949, assim define a circulação: “Circulação, – ou realização de *transportes* propriamente ditos, - é a movimentação de *massas econômicas* por um conjunto de vias (caminhos, estradas, rios, canais etc.), utilizando-se os vários *meios* adequados (animais, veículos, sistemas).” (SILVA, 1949, p.69)

Na história da Geografia, portanto, a questão do movimento, da circulação, no espaço, tem sido tratada sob o “rótulo” de Geografia da Circulação ou Geografia dos Transportes, que sempre foi um capítulo da Geografia Econômica. A nova importância adquirida pelo fenômeno geral da movimentação na vida do espaço geográfico, seja de mercadorias, de pessoas, de ondas eletromagnéticas ou de informações, cuja raiz está na maior intensidade da divisão territorial do trabalho, parece exigir da Geografia um novo conjunto de conceitos que dê conta dessa realidade atual, conforme ressalta François Plassard, citado em Contel (2002).

Neste sentido, Contel (2002, p. 357) concebe a idéia de **sistemas de movimento**, definido como “[...] o conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares”. Estes sistemas são classificados em quatro principais tipos, a exemplo do que se conhece por modais dos transportes: o sistema de movimentação rodoviário, o ferroviário, o aquaviário e o aeroviário. Tal classificação privilegia os deslocamentos dos fluxos materiais no território, uma vez que a movimentação dos fluxos informacionais (como ondas de rádio e televisão, ligações telefônicas, transmissão de dados binários) requer um estudo à parte.

Ao abordar a questão do movimento no espaço, Santos (1997) ressalta que, com a produção do meio técnico-científico-informacional, os círculos de cooperação instalam-se em um nível superior de complexidade e numa escala geográfica de ação bem mais ampla, não bastando apenas produzir, mas indispensável colocar a produção em movimento, visto que, agora é a circulação que preside a produção.

Nesta perspectiva, Santos e Silveira (2002), enfatizam a necessidade de uma Geografia do Movimento, tendo em vista que os fluxos existentes são cada vez mais

intensos, mais extensos e mais seletivos. No período contemporâneo, a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento, tais como a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas, ferrovias e hidrovias.

Entretanto, interessa aqui abordar, dentre as diversas redes que articulam o espaço, mais especificamente o espaço urbano, a rede de transporte⁴ coletivo, meio fundamental que propicia a circulação de pessoas, permitindo a realização das demais atividades urbanas: trabalho, educação, lazer, compras etc. E, em particular, o fenômeno do transporte de passageiros realizado através de veículos de pequeno porte, costumeiramente chamado de “transporte informal”, que se intensificou nas grandes e médias cidades brasileiras nos últimos anos.

Neste contexto, sob o ângulo da concepção da categoria território, anteriormente abordada, busca-se, neste trabalho, analisar as territorialidades flexíveis deste transporte, através dos fluxos das kombis e vans entre a Avenida Caxangá, a partir do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem na cidade do Recife. Nesta, a partir de meados da década de 1990, iniciou-se um processo de intensificação extraordinária dos veículos de pequeno porte realizando o transporte de passageiros, com a ocupação dos principais eixos viários da cidade, que perdurou até o ano de 2003.

Estas territorialidades se esboçavam a partir da “apropriação” de eixos urbanos por um determinado grupo de atores que, através do estabelecimento de uma rede de relações e da forma de organização e atuação, procuravam garantir e legitimar os eixos percorridos como territórios para a prática de tal atividade, passando a exercer uma concorrência direta às empresas do transporte coletivo por ônibus, sobrepondo-se em alguns trechos as suas linhas, e uma competição entre os próprios operadores deste transporte ao longo dos trajetos.

⁴ A rede de transporte configura-se como uma rede geográfica, que se define como “o conjunto de localizações sobre a superfície terrestre articulado por vias e fluxos” (CORRÊA, 1999, p. 65).

1.2 – Transporte Alternativo: Despindo-se da Concepção Dualista Transporte Formal versus Informal

As cidades, que abrigam atualmente cerca de 50% da população mundial, possuem fluxos cada vez mais intensos em função de necessidades as mais diversas. Inicialmente, os fluxos que articulavam o espaço urbano, desde as primeiras cidades até o início do século XX, caracterizavam-se pelos deslocamentos realizados predominantemente a pé. Posteriormente, estas caminhadas passaram a ser complementadas pelo uso de veículos a tração animal. Surge, então, uma demanda de serviços públicos de transporte, suprida por cocheiros, que em charretes ou em carruagens maiores cobravam para levar passageiros onde estes quisessem.

Depois, descobriu-se que era mais fácil puxar veículos com rodas de ferro que andavam sobre trilhos, o que deu origem aos primeiros bondes. E, posteriormente, com o aprimoramento da máquina a vapor, surgem os primeiros trens.

No século XIX, a transformação tecnológica propiciada pela eletricidade, tendo sua aplicação ao transporte público a partir de 1880, fez com que as cidades aposentassem definitivamente o uso da tração animal nos deslocamentos urbanos. Durante este século, o bonde permitiu às cidades, após a Revolução Industrial, consolidarem a sua expansão e a sua própria estrutura, cujas novas funções possuíam características notadamente urbanas.

O Brasil, embora ainda não estivesse inserido neste processo de industrialização no final do século XIX, adota este transporte e os ideários da cidade industrial como meios de promover a sua própria modernização. Em 1892, inaugurou-se, no Brasil, a primeira linha de bondes elétricos da América do Sul (STIEL, 1984). Nesta época, as cidades brasileiras de grande e médio portes começam a substituir os bondes puxados por burros por bondes elétricos. Estes eram compostos por um ou dois carros e operavam em baixa velocidade, percorrendo os trilhos nas ruas e avenidas em meio a outros veículos e pedestres.

Assim, o bonde foi instalado em capitais brasileiras, contribuindo para consolidar a urbanização tão cobiçada no país. Muitos dos serviços de bondes foram aqui implantados por companhias estrangeiras que, sujeitas inicialmente a controles tarifários, não auferiram grandes lucros com a operação deste transporte, levando-o à

degradação. Posteriormente as companhias privadas se retiraram e os serviços passaram a ser geridos pelo Poder Público, que herdou sistemas obsoletos e em mau estado de conservação (WRIGHT, 1988).

Aos bondes elétricos, seguiram-se os trólebus, os quais, entretanto, não tiveram a mesma abrangência daqueles. Os trólebus, também conhecidos como “bondes sobre pneus” ou “ônibus elétricos”, similares aos bondes elétricos, recebiam energia elétrica de cabos aéreos, ligados ao veículo por uma haste. Segundo Silva [2002?], a partir da segunda década do século XX o sistema de transporte público sobre pneus, que já se encontrava em desenvolvimento, passou a experimentar a aplicação da eletricidade como nova forma de tração. Em 22 de abril de 1949, inaugura-se, na cidade de São Paulo, a primeira linha de trólebus no Brasil.

Paralelamente ao serviço de bondes, expandiam-se também no Brasil os serviços de táxis, lotações e ônibus. O automóvel juntamente com essas modalidades, que surgem no início do século XX nas suas formas motorizadas, diferentemente do bonde, que se encontrava preso aos trilhos e, por isso oferecia pouca flexibilidade, possibilitaram a criação de um número infinitamente maior de opções de rotas e, por conseguinte, de alternativas de moradia e de atividades industriais, comerciais e sociais.

Na década de 1950, o país ainda não tinha uma estratégia para os seus transportes públicos. Neste período, funda-se a PETROBRÁS e se implanta no país a política de criação de uma indústria automobilística, visto que o aumento nas importações de veículos e petróleo no pós-guerra gerou problemas com a balança comercial.

A indústria automobilística nacional – na verdade dominada por empresas multinacionais – passou a representar progresso e desenvolvimento para o país. Neste sentido, governantes e técnicos priorizaram o uso do automóvel no espaço urbano. Assim, procurou-se adaptar as cidades para receberem um número cada vez maior de automóveis, construindo-se vias expressas, túneis e viadutos.

Nesta conjuntura, os bondes, que se encontravam em situação decadente, foram sendo gradativamente extintos em todas as capitais brasileiras e substituídos pelos ônibus, ou mais especificamente, pelo automóvel. Os bondes passaram da condição de moderno a símbolo do atraso e do obsoleto.

A este respeito Vasconcelos (1988) enfatiza que, na cidade de São Paulo, nas décadas de 1960 e 70, o Estado direcionou a política de circulação urbana no sentido de privilegiar o papel do motorista, ou melhor, da classe média enquanto motorista, conforme explicita:

[...] a política de circulação vai privilegiar o papel da classe média enquanto motorista, em detrimento do papel do proletariado enquanto passageiro de ônibus, mostrando que nem todas as mercadorias em trânsito tiveram o mesmo tratamento. (VASCONCELOS, 1988, p.44)

No âmbito desta política, os bondes foram se extinguindo para ceder lugar ao automóvel. Nas palavras de Stiel (1984), a extinção do bonde elétrico “[...] foi habitualmente forçada pela crescente e devastadora presença do transporte individual, admitido na década de 1960 como a solução definitiva da mobilidade urbana”. Segundo este autor, os bondes foram se extinguindo por serem um entrave para a indústria automobilística e petrolífera. Havia também a preocupação em se inutilizar todos os serviços e incutir na população a crença de que estes veículos causavam congestionamento de trânsito e impediam o livre fluxo dos automóveis e ônibus.

Neste contexto de extinção dos bondes, passou-se a combater também outras formas de transporte coletivo, tais como microônibus, lotações e kombis, que nesta época já realizavam de forma rudimentar o transporte de passageiros. Exigia-se o uso de ônibus grandes para o transporte coletivo, passando as autoridades a licenciar apenas empresas que tivessem muitos ônibus, que ganharam o direito de exclusividade nas suas linhas ou áreas, ou seja, um monopólio. Convenientemente determinadas para as empresas, estas linhas de ônibus, entretanto, nem sempre correspondiam aos percursos que os usuários necessitavam e/ou desejavam seguir.

Antes da crise do petróleo, o Brasil, que já havia exterminado sua rede de bondes, prosseguia eliminando os poucos sistemas de trólebus existentes no país. Entretanto, no início dos anos de 1970, com os problemas do congestionamento do tráfego e da poluição urbana e, sobretudo diante da crise do petróleo, a prioridade oferecida ao automóvel, no sistema viário, retorna ao transporte coletivo.

Neste contexto, de acordo com Silva [2002?], na segunda metade da década de 1970, o Governo Federal passou a estimular diversos municípios a elaborarem programas de implantação de novos sistemas de trólebus, já que o país não dispunha

de petróleo e contava com eletricidade abundante. Atualmente, os trólebus ainda circulam em algumas cidades brasileiras.

Hoje, configura-se, nas cidades brasileiras, um sistema de transporte coletivo de passageiros, constituído pelas modalidades ônibus, metrô e trem, sendo a primeira modalidade a sua espinha dorsal. Este sistema se caracteriza como um serviço público, cuja gestão compete ao município, podendo ser operado diretamente por este último ou de forma delegada a particulares (entidades controladas pelo Estado ou empresas privadas), que o exerce através de concessão⁵ ou permissão⁶.

O transporte coletivo de passageiros destaca-se por sua importância na vida urbana atual, uma vez que, as atividades dependem cada vez mais da possibilidade que o cidadão tem de se deslocar dentro da cidade e, grande parte da população depende do transporte público para realizar os seus deslocamentos. Tal atividade compõe, portanto, o conjunto da infra-estrutura básica estratégica ao funcionamento da cidade, devendo proporcionar a interligação entre os diversos componentes da estrutura urbana, garantindo a mobilidade das pessoas para que estas exerçam as suas diversas atividades sociais: trabalho, educação, comércio, lazer etc.

O transporte coletivo de passageiros, que se estabeleceu nas cidades brasileiras, sempre coexistiu com o transporte realizado através de veículos de pequeno porte dito informal, clandestino. Entretanto, na década de 1990, especialmente a partir 1995, este último intensifica-se significativamente, nas grandes e médias cidades brasileiras por meio de kombis (ou peruas), vans, bestas, topics, motocicletas (moto-táxis) e até mesmo automóveis particulares.

A expansão desenfreada dessas micro-unidades de transporte gerou grande polêmica dentro dos órgãos públicos, nas empresas e no âmbito acadêmico dada a complexidade que envolve a questão. Em geral, esta atividade foi encarada como um delito diante da série de problemas que ocasionou nas áreas urbanas e, sobretudo por

⁵ O termo concessão refere-se à “[...] delegação da exploração de serviços, formalizada mediante ato administrativo bilateral, gerando direitos e obrigações para ambas as partes, podendo ser alterado ou rescindido pelo poder concedente, quando o concessionário desatender aos requisitos do serviço.” (PERNAMBUCO, 1991)

⁶ O termo permissão refere-se à “[...] delegação da exploração de serviços, formalizada mediante ato administrativo unilateral e precário, que não gera direito à continuidade na exploração dos serviços, podendo ser revogado ou alterado sem indenização ao permissionário, no interesse da coletividade.” (PERNAMBUCO, 1991)

não se enquadrar nas normas regulares do transporte coletivo convencional, fazendo-lhe uma concorrência acirrada.

No âmbito das discussões sobre o assunto, costumou-se colocar o problema de forma dicotômica: de um lado encontra-se o transporte dito informal, considerado concorrente desleal e prejudicial ao transporte dito oficial; de outro, o transporte convencional, dito formal, regulamentado.

Dentro das empresas do transporte coletivo por ônibus evidentemente predomina esta lógica dual, visto que, devido à intensificação dos veículos de pequeno porte, estas empresas tiveram prejuízos com a perda de passageiros e receitas. Daí considerarem a atividade como opositora, passando a pressionar o Poder Público para que este coíba a ação da mesma.

Na verdade, o empresário não encara o transporte coletivo como um serviço público, como uma delegação do Estado para que preste um serviço. Ele se considera “proprietário” do sistema. Desta forma, quem quer que passe a concorrer com ele está errado e deve ser reprimido. O Poder Público deve atuar no sentido de evitar uma concorrência “na linha dele”. Dentro dessa concepção existe, evidentemente, uma dicotomia: um é o formal, o outro é o informal, o clandestino, o pirata, o ilegal. Esta mesma óptica não só tem predominado nas empresas do setor como também na perspectiva do Poder Público e numa grande parte dos técnicos da área de transportes.

Nos relatórios técnicos das associações de empresas de transporte esta visão dual expressa-se claramente através da contraposição de um ao outro. No bojo das discussões sempre se ressaltam as características negativas deste transporte chamado de informal: não recolhe impostos, não paga encargos trabalhistas, não assegura benefícios aos usuários, como descontos e gratuidades, vem apresentando alto índice de acidentes devido à inobservância das regras de trânsito, contribui para o aumento da poluição e do congestionamento nas principais vias do tráfego.

Nesta perspectiva, este transporte representa uma grave ameaça ao sistema de transporte público, enfatizado como um serviço público de caráter essencial, que não se configura como atividade de livre iniciativa e, portanto, sua operação possui uma série de pré-requisitos: é regulada, segue exigências legais e arca com encargos sociais específicos. Neste setor, opera-se em determinadas situações, por vezes, não rentáveis, para cumprir determinações dos órgãos de gerência. Assim, qualquer tipo de operação

que não siga as exigências legais se caracteriza como concorrência desleal e predatória. Tomando por base estas proposições, o transporte por veículos de pequeno porte geralmente é visto comopositor, informal, representando uma ameaça ao sistema de transporte público urbano do país.

A partir desta visão de contraposição de um transporte ao outro, o gestor público, na maioria das vezes, ignorou a atividade, não a reconheceu oficialmente e adotou posturas repressivas para coibi-la. Saliente-se, entretanto, que, em escala municipal, emergiram várias iniciativas parlamentares em prol da legalização ou regulamentação deste serviço, cuja aceitação nas Câmaras e Executivos Municipais foi se ampliando⁷.

Tendo como pressuposto esta dicotomia entre “formal” e “informal”, buscou-se enfrentar o problema pautando-se quase sempre na repressão à atividade através de fiscalização, apreensão e multa dos veículos com o intuito de erradicá-la, ou na regulamentação desta atividade, de forma a restringi-la às linhas periféricas, aos bairros populares ou às periferias da cidade, impedindo-a de entrar nos eixos principais da cidade. Todavia, tais medidas se mostraram ineficientes para solucionar a questão, visto que, este transporte trabalha segundo uma lógica de mercado, não se restringindo àquele espaço que lhe foi concedido e, assim, geralmente ocupa os principais corredores viários. O fato é que ao ter como pressuposto esta dicotomia, não se conseguiu apontar as alternativas de soluções do ponto de vista prático.

Despindo-se desta abordagem predominante de oposição entre o transporte “formal” e “informal”, ao invés de encarar este último comopositor, não se poderia ver esta forma de transporte como uma alternativa de circulação para a população? Uma alternativa aos deslocamentos da população? Sua expansão, na década de 1990, não estaria atrelada às necessidades dos usuários em ter um sistema de transporte mais rápido, freqüente, com maior flexibilidade de itinerários, paradas, com tecnologias

⁷ Convém salientar que, muitas vezes, esta aceitação seria a contrapartida do apoio político que muitas associações, especialmente de kombeiros, concedem a candidatos em períodos eleitorais. Este apoio se expressa sobretudo em termos de propaganda e transporte de eleitores. A mobilização de muitos políticos locais a favor da atividade se deve também ao fato das empresas de ônibus terem uma imagem desfavorável junto à população. Desta forma, as alianças entre aqueles e estas últimas tornam-se menos provável dadas as implicações negativas da imagem formada. Tais alianças também se expressam através da assistência dada pelos políticos aos que operam a atividade quando os órgãos de gerência e/ou a Polícia Militar fazem apreensões e aplicam multas às kombis e vans.

diferenciadas? Aliado a isto, esta intensificação também não estaria relacionada à necessidade de indivíduos excluídos do mercado de trabalho conseguirem uma alternativa, uma oportunidade de emprego, atuando nos espaços e de forma que o transporte coletivo convencional não consegue mais abarcar?

Ao tratar a questão da oposição entre uma e outra forma de transporte, Brasileiro questiona-se: “Será mesmo que a oposição transporte informal *versus* formal é a questão central? A análise sob esta óptica dual contribui para a busca de melhorias da qualidade do serviço oferecido à população?” (BRASILEIRO, 1999, p. 33). O autor argumenta que esta oposição é uma falsa questão, porque um não existe sem o outro, um é relacionado diretamente ao outro. Em diversos países e cidades, observa-se a coexistência e a articulação entre múltiplas formas de transportes coletivos. Assim,:

[...] não se poderia analisar os transportes informais como um modo complementar e integrante de um sistema em que poderiam coexistir distintas formas de transportes, operadas por veículos de diversas capacidades, atendendo a uma demanda diversificada, que necessitaria também de serviços diferenciados? (BRASILEIRO, 1999, p. 33)

Cavalcanti (2002) ressalta que o sistema de transporte público deve centrar-se na integração dos seus serviços e na diversificação das tecnologias ofertadas para o transporte de passageiros.

É preciso considerar que o mercado de transporte não é mais aquele que se contentava com um único tipo de serviço ofertado através de um único tipo de veículo, e sim é um mercado que cada dia se torna mais independente, exigente e capaz de absorver os custos de serviços diferenciados. (CAVALCANTI, 2002, p. 32)

Para Brasileiro (2002), a expansão do transporte de passageiros por veículos de pequeno porte encontra-se inserido num contexto de crise econômica urbana e social, mas sobretudo de crise do chamado transporte formal ou regulamentado. O autor ressalta que, do final dos anos de 1970 até o início dos anos de 1990, os deslocamentos eram tipicamente pendulares, ou seja, eram deslocamentos casa-trabalho. Decorre disso a construção de grandes radiais, de grandes eixos para deslocamento do transporte público, segundo uma lógica centro-periferia.

Entretanto, a crise econômica dos anos de 1990 alterou profundamente a forma dos deslocamentos. Esta crise redefine as atividades econômicas, passando a haver uma predominância das economias de serviços, das economias terciárias. Neste contexto, redefinem-se também os padrões de mobilidade, as necessidades de deslocamento da população. Estes deslocamentos são de uma outra natureza porque a maioria das atividades não são mais serviços para a fábrica, mas de caráter terciário. Estas necessidades se tornam completamente diferentes daquelas dos anos de 1970, exigindo-se que se insira no sistema de transporte tecnologias diferenciadas de diversos portes, que possibilitem maior rapidez nos deslocamentos.

No entanto, grande parte do segmento técnico, treinado sobretudo nos anos de 1970 dentro de uma visão fortemente estatal de construção de grandes corredores de transportes para ligar o trabalho à casa, não percebem que, com as crises dos anos de 1990, os padrões de deslocamentos se modificam, surgindo novos hábitos, novas necessidades de deslocamentos, novas possibilidades ofertantes de transporte para que a população possa se deslocar. Há, assim, segundo Brasileiro, uma necessidade de se mudar a cultura em torno da qual se construiu uma rede de transporte que já não atende mais aos deslocamentos, porque se baseia na programação do sistema de transporte em grandes eixos para fazer deslocamentos tipicamente casa-trabalho.

Neste sentido, Brasileiro (2002) ressalta que, o grande desafio é pensar uma rede de transporte no espaço metropolitano, buscando uma articulação, uma integração, uma coexistência entre múltiplas formas de transportes, com tecnologias diferenciadas, desde a bicicleta ou a van até o metrô, com regulamentos diferenciados, em função de tecnologias, de horários, etc., com um modo de gestão diferenciado, com uma forma de organização diferenciada. Esta rede deve ser concebida e planejada pelo Poder Público, podendo ser operada pelo setor privado, quer seja pelas empresas, quer seja pelos operadores de veículos de pequeno porte, porém associados em cooperativas, em formas de organização mais avançadas que não o indivíduo em si.

Ao tratar o fenômeno por esta dimensão, das novas formas de deslocamentos urbanos, dos novos serviços, observa-se que as empresas do setor de transporte coletivo perderam a capacidade de prestar um bom serviço, devido, sobretudo, a duas razões: primeiro, porque os empresários não percebem que o usuário não é mais cativo e, segundo, porque estes empresários se consideram “proprietários do sistema”.

A concepção de um espaço funcional, através de um planejamento de um sistema de transporte organizado segundo uma lógica centro-periferia, cujos deslocamentos são tipicamente pendulares, atendia inicialmente a uma demanda cativa, que, com o passar do tempo foi se diversificando e necessitando de novos serviços em função das mudanças ocorridas na estrutura e funcionamento das cidades. Com o crescimento das cidades, com surgimento e crescimento de outros núcleos, com a intensificação das atividades de comércio e serviços, os deslocamentos além de se intensificarem, modificaram-se.

Com o passar do tempo as empresas do setor de transporte não foram melhorando e nem ampliando os serviços prestados, acomodadas que eram com uma demanda praticamente cativa há anos, e o órgão gestor de transporte coletivo também não o priorizou. Assim, a falta de pontualidade, os grandes intervalos entre as viagens – muitas vezes, o passageiro espera por um ônibus cerca de 50 minutos e até uma hora – a superlotação, a lentidão nos deslocamentos, a falta de conforto, as altas tarifas, têm caracterizado o serviço de transporte público nas últimas décadas.

Neste contexto, a atividade prestada por veículos de pequeno porte passa a atuar de forma complementar ao transporte convencional, delineando-se como uma alternativa de circulação para a população porque passa a atender uma demanda que o transporte coletivo convencional, tal como se configura, não consegue mais abarcar.

Saliente-se que, nos anos de 1970 e 1980, quando o transporte coletivo convencional se delineava nas cidades da forma tal como se apresenta hoje, já existia o embrião desta atividade preenchendo os espaços que aquele não preenchia. Nos anos de 1990 o que houve foi uma massificação, uma intensificação desta atividade, que passa a ocupar os centros das cidades e a percorrer os grandes corredores viários.

Se por um lado, a intensificação do transporte coletivo por veículos de pequeno porte se encontra vinculada à crise do transporte convencional, por outro, é preciso destacar que esta atividade também se insere num contexto de crise sócio-econômica, cujos reflexos no mercado de trabalho são as elevadas taxas de desemprego e o surgimento e intensificação de diversas atividades denominadas de “informais”, que passam a representar a sobrevivência de muitos indivíduos.

Milton Santos, já no final dos anos de 1970, buscava interpretar a realidade do desemprego, subemprego e miséria urbanos, sem derivar de concepções dualistas.

Segundo este autor, o processo de modernização tecnológica sobre a economia subdesenvolvida gera um número limitado de empregos, acarretando a criação de atividades de pequenas dimensões. Estabelece-se um sofisticado padrão de consumo para uma minoria convivendo com uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, gerando na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso permanentemente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não têm condições de satisfazê-las.

Desta forma, criam-se diferenças quantitativas e qualitativas no âmbito do consumo, que seriam a causa e o efeito da existência de dois circuitos na economia: o “superior” e o “inferior”. O circuito superior compreenderia bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores, e o circuito inferior seria constituído por formas de fabricação não-“capital intensivo”, pelos serviços não modernos fornecidos “a varejo” e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão (SANTOS, 1979).

Para Milton Santos, as relações entre os dois circuitos são “hierárquicas”, relações simples de complementaridade” e “relações de complementaridade recíproca”, elos que se estabelecem via demanda de insumos (“inputs”) de um e outro circuito e aproveitamento mútuo de “economias externas”. Desta forma:

Os dois circuitos não são sistemas isolados e impermeáveis entre si, mas ao contrário, estão em interação permanente. De um lado a própria existência de uma classe média impede de se falar em circuitos fechados. Seu consumo dirige-se a um e a outro circuito com freqüências variáveis. De outro lado, o funcionamento de cada circuito compreende uma articulação interna ou horizontal com diferentes graus de integração e uma articulação vertical que se realiza pela comunicação entre atividades dos dois circuitos (SANTOS, 1979, p. 204).

A partir desta leitura, pode-se apreender o transporte coletivo realizado através de veículos de pequeno porte no âmbito do circuito inferior da economia urbana. Esta forma de transporte passou a atuar de forma complementar ao transporte coletivo convencional à medida que atende a uma demanda que aquele não consegue abarcar, apresentando algumas vantagens comparativas como maior flexibilidade de itinerários, tarifas, paradas, e não estando dissociado da oferta de transporte como um todo. Entre ambas as formas de transporte, os ditos informal e formal, há, portanto, uma

interdependência e uma complementaridade e não uma oposição, uma dualidade, uma vez que um depende do outro e se complementam.

À medida que o circuito inferior constitui uma estrutura de abrigo para aqueles desprovidos de capital e de qualificação profissional, o transporte coletivo por veículos de pequeno porte representa uma alternativa de emprego. Diante do processo de globalização, expõe Milton Santos:

[...] certas atividades ou empresas, ocupam o território a partir de lógicas globais, outras operam segundo lógicas que não ultrapassam as fronteiras nacionais, mas incluem vastas áreas do território, enquanto ainda outras, como as atividades do circuito inferior da economia, são limitadas a áreas menores, freqüentemente intra-urbanas (SANTOS, 2002, p. 290).

No âmbito destas últimas, pode-se citar aqueles atores que produzem localmente e conseguem sobreviver porque atuam no que Chesnais chamou de “brecha”. Segundo Chesnais, o espaço da pequena produção, no ambiente da globalização, está sendo recriado e é constituído basicamente por três tipos de atores que produzem localmente: primeiro, aqueles atores que irão sobreviver articulados às firmas-redes (pequena produção integrada); no segundo caso, os oportunistas, aqueles que conseguem acessar o mercado global sem estarem articulados; e, finalmente, o terceiro bloco formado por pequenos projetos e pequenas empresas que são constantemente desafiados pela globalização sem participarem desse movimento. Essas concorrem em mercados locais, regionais ou nacionais. Sobrevivem nesse plano de competitividade exatamente por atuarem nas “brechas” (CHESNAIS *apud* ARAÚJO, 2000).

A idéia de “brecha” é a de que se pode encontrar atividades pelas quais os atores globais ainda não têm interesse, tornando-se um local de sobrevivência para as iniciativas locais. Atividades que estes atores globais não podem competir, seja por um determinado nível de concorrência, seja por uma característica do produto. Apenas quem conhece o lugar, quem vive aquela experiência, é capaz de oferecer certos serviços.

Neste sentido, o transporte coletivo realizado por veículos de pequeno porte representa o que François Chesnais denominou de “brecha”. As brechas aparecem como oportunidades de emprego no mercado de trabalho. Os atores desta atividade

encontraram “brechas” para atuarem, uma vez que conheciam bem o local onde operavam e devido às características flexíveis de sua operação, no que tange à rapidez nos deslocamentos, frequência na oferta e por disponibilizar um serviço porta-a-porta, estes atores conseguiam abarcar uma demanda que o transporte coletivo convencional não consegue abranger. E isto não é novo, visto que, nas décadas de 1970 e 1980, já existiam áreas onde o transporte convencional era precário, sendo preenchidas pelo chamado transporte informal.

A intensificação desta atividade, nos anos de 1990, insere-se num contexto de crescimento de atividades no circuito inferior da economia urbana, que se encontram relacionadas à intensificação do processo de globalização, cujos reflexos no mercado de trabalho são as elevadas taxas de desemprego.

Os efeitos negativos desse processo, conforme ressalta Castilho (2001), são mais contundentes nos países subdesenvolvidos. Nestes, os efeitos da crise econômico-financeira no mercado de trabalho expressam-se pelo crescente contingente de desempregados/excluídos das atividades tradicionais (no setor secundário) do sistema sócio-econômico, os quais, muitas vezes, não dispõem do tempo suficiente para se (re)qualificarem a fim de se (re)inserirem no sistema.

Há, entretanto, autores que refutam a idéia de que esta atividade possa representar uma alternativa no mercado de trabalho, visto que sua intensificação gerou uma crise financeira dentro das empresas que operam o transporte coletivo, levando-as, muitas vezes, a demitir funcionários, como menciona Cavalcanti (1998, p. 05-06):

[...] o argumento de alívio do desemprego não suporta uma investigação mais detalhada. Para cada veículo informal utilizado no transporte urbano gera-se, em média, um emprego de tempo integral (considerando que apenas o motorista assim se ocupa do trabalho, coadjuvado por outros atores de atuação parcial ou esporádica). Este emprego resulta em queda de demanda do transporte por ônibus e, conseqüentemente, perda de receita, redução dos serviços e a inevitável liberação da mão-de-obra empregada, com agravante de que, nesta circunstância, não há o efeito multiplicador dos empregos indiretos gerados no setor informal.

Certamente a proliferação dos veículos de pequeno porte gerou uma queda na demanda do transporte convencional e, por conseguinte, perda de receita, o que possivelmente acarretou a demissão de alguns trabalhadores do setor. Entretanto, ao abordar a questão do desemprego de um ponto de vista mais amplo, num contexto de

crise sócio-econômica que assola as grandes cidades, a atividade do transporte coletivo através de veículos de pequeno porte passou a representar uma alternativa de emprego, a sobrevivência de muitos indivíduos não qualificados de se inserirem no mercado de trabalho, a despeito de haver, entre estes indivíduos, aqueles que estavam complementando renda, ou ainda, aqueles que possuíam uma frota de veículos para a realização da atividade.

Decerto, a maneira pela qual operava o transporte coletivo realizado por veículos de pequeno porte, fez surgir uma série de problemas no quadro urbano, não podendo tal atividade delinear-se definitivamente da forma como se apresentava. Evidentemente, é preciso que se estabeleçam regras, que se defina o papel desta atividade no quadro urbano. A ausência de uma definição, de uma política por parte do Poder Público em relação a este transporte favoreceu a sua expansão desenfreada e, por conseguinte, os vários problemas a ele relacionados.

Isto posto, no bojo deste trabalho, procura-se despir-se da visão predominante de oposição entre o transporte “formal” e “informal”, ressaltando que tal transporte é visto como complementar e possível de coexistência com o transporte convencional desde que seja bem definido o seu papel no quadro urbano. A partir desta visão, da possível coexistência, de alternativa aos deslocamentos da população e de emprego, denominou-se aqui esta atividade de transporte alternativo, referindo-se este ao transporte coletivo de passageiros realizado por veículos de pequeno porte, que mesmo não se enquadrando nas normas regulamentares do transporte coletivo urbano convencional, apresentavam algum tipo de estrutura legal no âmbito municipal, como também àqueles veículos que operavam sem nenhum tipo de estrutura legal até o ano de 2003.

Nesta perspectiva, no âmbito da implantação do STCP/Recife, concebeu-se este serviço de transporte, realizado através de veículos de pequeno e médio porte, como um sistema complementar ao transporte por ônibus, passando a coexistir junto a este.

Partindo destas proposições, busca-se analisar as territorialidades flexíveis do transporte alternativo na cidade do Recife, através dos fluxos das kombis e vans ao longo de eixos urbanos compreendidos entre a Avenida Caxangá, tomando como referencial o viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem, no período anterior à implantação do STCP/Recife no ano de 2003.

CAPÍTULO 2

TRANSPORTE COLETIVO NO RECIFE: DO BONDE AO ÔNIBUS E A INSERÇÃO DO ALTERNATIVO

2. TRANSPORTE COLETIVO NO RECIFE: DO BONDE AO ÔNIBUS E A INSERÇÃO DO ALTERNATIVO

2.1 - Transporte Coletivo no Recife: Uma Breve Trajetória

A cidade do Recife está situada no litoral oriental da região Nordeste, no estado de Pernambuco, assentada numa área de 220km², onde se concentra atualmente cerca de 1.500.000 habitantes. Entrecortada por rios e canais, o espaço da cidade se assemelha a um anfiteatro, marcada pela presença dos morros, estendidos a norte, a oeste e a sudoeste, que circundam uma área de planície flúvio-marinha na sua porção central. (Mapa 1)

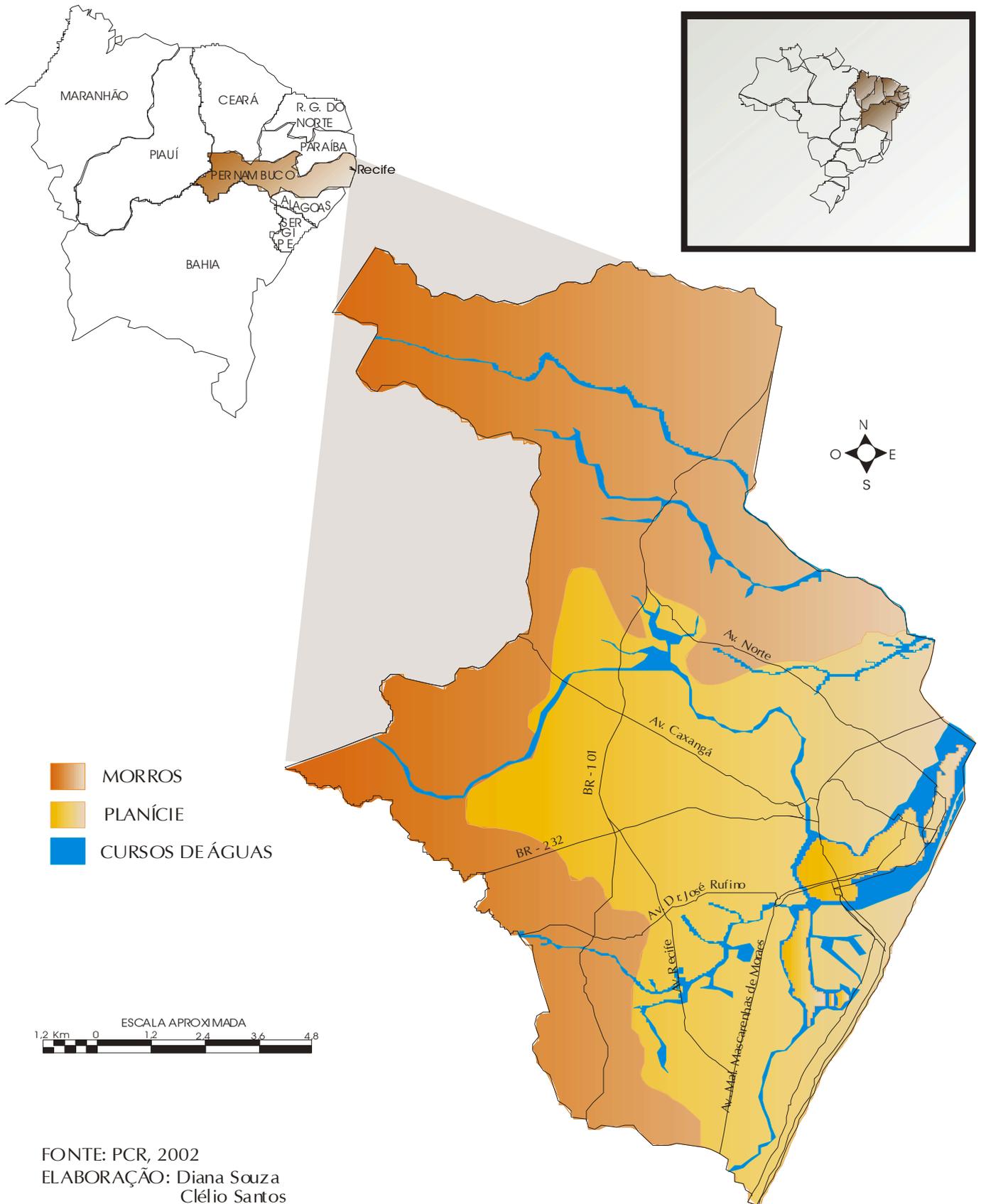
A formação e estruturação da cidade iniciaram-se no século XVI a partir de seu núcleo central, cujo porto natural se tornou a porta econômica da região e em torno do qual a metrópole começou a crescer. A estrutura urbana inicial do Recife era definida pelo porto e pelos engenhos, onde, aos arredores, os povoados foram se formando e se adensando, passando posteriormente a ocupar os caminhos de ligação dos engenhos com o centro principal (o porto). Caminhos estes que foram configurando o traçado das vias de penetração.

A partir de seu núcleo central, a cidade do Recife foi se expandindo ao longo das vias de circulação. Melo (1978) observa que, havia uma ocupação suburbana rarefeita, de feição linear, partindo do núcleo urbanizado e disposta ao longo das principais vias de circulação, como um esboço de expansão tentacular. Assim, na segunda metade do século XIX, configura-se uma forma urbana tentacular, com o estabelecimento dos caminhos ligando a área urbana, constituída pelos bairros de Recife, Santo Antônio e São José, às povoações suburbanas e aos engenhos na área rural do município.

Neste contexto de ocupação da cidade, a partir das vias de circulação, ressalta-se a importância dos transportes urbanos no Recife, cuja trajetória remonta à origem das diligências, carruagens puxadas a cavalos que serviam para o transporte de passageiros. Segundo Stiel (1984), este transporte surgiu no Recife em 1841, sendo a diligência puxada por quatro cavalos e às vezes com dois andares, que operava o

MAPA 1

AMBIENTES NATURAIS DO RECIFE



FONTE: PCR, 2002
ELABORAÇÃO: Diana Souza
Clélio Santos
DATA: Julho, 2003

transporte de passageiros para Monteiro, Olinda, Casa Forte, Mangabeira, Apipucos, Caxangá e Jaboatão.

Registre-se também, conforme observa Melo (1978), ao lado da influência das vias terrestres a influência exercida pela hidrovia, sobretudo, representada pelo Capibaribe. Subindo este rio, foi surgindo e se alongando o cordão de subúrbios mais importantes do Recife no final do século XIX: Capunga, Ponte d'Uchoa, Santana, Casa Forte, Poço da Panela, Monteiro e Apipucos. Em relação a estes lugares e também aos subúrbios da margem direita do Capibaribe, Madalena e Torre, é que se tornaram importantes o papel do transporte fluvial e a função exercida pela canoa e pela barcaça até certa fase da evolução do espaço urbano.

Dada a importância deste alinhamento de subúrbios, este passaria, com o tempo, a ser servido também por transportes terrestres. A ligação destes subúrbios ao núcleo urbano da cidade dá-se a partir da implantação das chamadas "maxambombas", locomotivas que percorriam pequenas estradas de ferro, quando se construiu a Estrada da Ponte d'Uchoa e se assentaram os trilhos da maxambomba de Apipucos. Conforme relata Stiel (1984), a construção desta via férrea do Recife à povoação de Apipucos, por volta de 1863, marca o início do serviço de transporte coletivo sobre os trilhos na cidade.

De acordo com o contrato que concedia a operação do serviço, esta linha deveria ter como ponto de partida o Largo do Capim (Praça da República), ou Mundo Novo em Santo Antônio, seguindo pela Rua Formosa (ao lado da rua Aurora), pela Rua Projetada em frente ou Esperança, saindo no Manguinho e indo daí pela Ponte d'Uchôa, Santana, Casa Forte, Monteiro até Apipucos (SETTE apud STIEL, 1984).

Surge, assim, a empresa "Trilhos Urbanos do Recife e Apipucos," que inaugura oficialmente o serviço em 5 de janeiro de 1867, com o trem inaugural partindo da Rua Formosa. Posteriormente, a estação inicial passou a ser no largo do Capim, quando a ponte sobre o Capibaribe, entre este largo e a Rua Formosa, foi concluída.¹

Os trens partiam da Praça da República, passando pelo Largo do Entroncamento e seguiam até Apipucos. A partir daí, os trilhos foram estendidos até Encarnação (Dois Irmãos) e posteriormente, em 1870, até Caxangá. Neste mesmo período, surgem duas

¹ Havia cinco máquinas, nove carros de primeira classe fechados e sete abertos; nove de segunda classe, quatro de transportes de materiais e um de carga aberto (STIEL, 1984).

novas extensões à linha principal. A partir do largo do Entroncamento, onde havia uma estação com várias plataformas, partiam os trens dos ramais da Várzea e de Aflitos.

Inaugurado em dezembro de 1871, o ramal de Aflitos passou a ser conhecido como “linha do Arraial”, pois se dirigia à Casa Amarela, de onde voltava a se ligar à linha principal no Monteiro. O ramal da Várzea, por sua vez, atravessava a Capunga, passando pelas Ruas das Creoulas e Rua Joaquim Nabuco, até tomar a Estrada Nova (Avenida Caxangá), próximo ao lugar do Zumbi, seguindo até a povoação da Caxangá.

Uma nova companhia obteve concessão para instalar uma linha de trilhos urbanos de Recife à Olinda. Assim, em 1870, inicia-se um tráfego experimental diário entre Recife e Varadouro, com uma linha de 12 Km de extensão e uma bitola de 1,32m. A estação central foi construída na Rua Visconde de Rio Branco (Rua da Aurora) e foi aberta ao público em 1873.²

Na segunda metade do século XIX também surgem os bondes a burro. Segundo Stiel (1984), o primeiro projeto para instalação deste serviço em Recife inicia-se em 1870, quando é assinado um contrato que previa a instalação da linha de carris a partir do Largo do Arsenal da Marinha, passando pelas Pontes Sete de Setembro e da Boa Vista para terminar na passagem da Madalena, ramificando-se para os Afogados, Fernandes Vieira e Santo Amaro, este último com passagem pela Ponte Santa Izabel. Tinha-se como objetivo ligar o Recife com seus subúrbios, para os quais não estivessem já estabelecidos trilhos urbanos, e unir os demais pontos limítrofes da capital.

No ano de 1870, a Companhia Pernambuco Street Railway, depois Companhia Ferro Carril de Pernambuco, recebe autorização para funcionar no Império. Desta forma, em setembro de 1871, abre-se ao público a linha de Madalena e, em novembro do mesmo ano, inaugura-se a segunda linha: a de Afogados, que possuía um ramal pela Duque de Caxias, Afogados-Caxias, e um ramal pela rua Marquês do Herval, Afogados-Herval. Em janeiro do ano seguinte, inaugura-se a linha Santo Amaro e, em 21 de setembro, a linha da Capunga, que terminava em Fernandes Vieira. O tráfego desta última já havia se iniciado em 1º de setembro, fazendo inicialmente o percurso pela Rua da Conceição, tendo, posteriormente, outro ramal pela Rua do Hospício. No

² Em 1872, existiam seis locomotivas, 18 carros de primeira, seis de segunda e seis de terceira classe (STIEL, 1984).

ano de 1872, a companhia mantinha também um serviço de diligências entre o ponto final de Afogados e a vila do Jaboatão.

O percurso total das linhas da Companhia Ferro Carril de Pernambuco compreendia 23km, além das linhas duplas que partiam da estação central, na Rua Barão do Triunfo, e terminava em Afogados, Madalena, Capunga e Santo Amaro.³

As linhas de bondes se expandiram, tendo sido inaugurada, em 1898, a linha para o Derby e, em 1906, corriam bondes para Jiquiá e hospital D. Pedro II. Instala-se, posteriormente, três linhas circulares: Ponte Santa Izabel, Ponte da Boa Vista e Cinco Pontas e um ramal para a Estação Central.

Nas últimas três décadas do século XIX, Recife lançou tentáculos – linhas de trens e de bondes a burro - em várias direções pela planície: ao norte, em direção à Olinda; a oeste, por Santo Amaro e por Campo Grande, rumo à Apipucos, Dois Irmãos e Caxangá; ao sul, para Afogados e Jiquiá. Esses primeiros corredores ferroviários, caminhos e estradas de rodagem serviram como articuladores dos primeiros núcleos de povoamento urbano com os povoados dos engenhos de cana-de-açúcar, que iriam se transformar nos futuros bairros da cidade (GOMES, 1997), funcionando, assim, como fatores estruturadores da organização do espaço urbano. Uma planta da cidade de 1870 reflete esses primeiros tentáculos de penetração do território, conforme se observa na **Figura 1**.

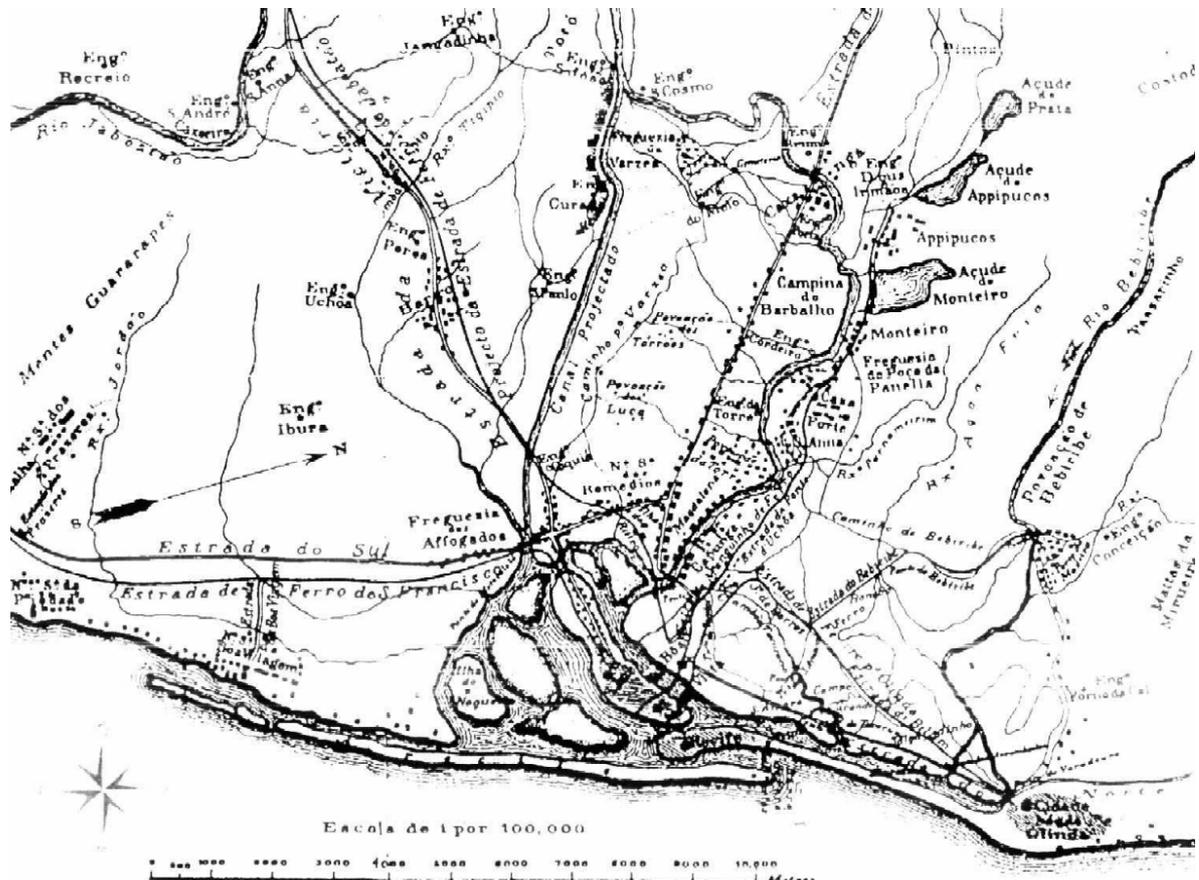
Passados dez anos da inauguração da Companhia Ferro Carril de Pernambuco, esta não mais abarcava a demanda de passageiros, pois o número de veículos diminuía. Esta diminuição se devia, em parte, ao atravancamento nas ruas centrais da cidade, com veículos de carga constantemente interrompendo o trânsito de bondes, parando para carga e descarga, sobre os trilhos, o que motivou também o abandono de horário no serviço. Os bondes circulavam superlotados, com passageiros espalhados pelos estribos e plataformas. A eles atribuía-se a morosidade do transporte.

No início do século XX, surgiu uma outra companhia de bondes a burro, a Companhia Ferro Carril Boa Viagem, fazendo um percurso de Recife a Boa Viagem, mas que não durou muito tempo. Em 1901, também circula o primeiro automóvel nas ruas da cidade recifense.

³ Em 1881, a companhia transportou 13.937 passageiros em 1276 viagens. Possuía 48 carros, dos quais 25 se achavam em reserva ou conserto e nove diligências (STIEL, 1984).

Figura 1

PLANTA DA CIDADE DO RECIFE - 1870



Fonte: COSTA, F. A. P. da. *Arredores do Recife*. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981 (apud VERAS, 1999, p. 112).

Os bondes a burro vão sendo gradativamente extintos para cederem lugar aos bondes elétricos. Enquanto em outras capitais já havia sido implantada a eletrificação dos serviços de bondes, Recife, apesar de seu espírito pioneiro, demorou para instalar este serviço. Segundo Stiel (1984), algumas propostas surgiram, entretanto, não foram concretizadas, a exemplo da empresa inglesa Bruce Peebles Company Limited que, em 1905, propôs a compra da empresa de carris para eletrificar seu sistema. Embora sua proposta tenha sido aceita pela companhia dos bondes a burro, logo depois, anula-se o negócio. A companhia de bondes a burro, talvez com o intuito de amenizar o impacto diante do povo, instala lâmpadas elétricas abastecidas por acumuladores em seus bondes, que passaram a ser chamados pela população de “eletroburros”.

O serviço de bondes elétricos em Recife, inicia-se com a empresa Pernambuco Tramway & Power Company Ltd., que inaugura a primeira linha em 13 de maio de 1914, entre Recife e a Praça Maciel Pinheiro e outra linha até Cabanga. Em julho do mesmo ano, iniciou-se o tráfego na nova linha elétrica de Soledade e, em outubro, inaugura-se a do Jiquiá e a linha de bondes a vapor entre Recife e Olinda é eletrificada.

O bonde elétrico para a Ponte d'Uchôa é inaugurado em abril de 1915 e, em maio, abre-se a linha da Torre. Com a construção desta última, desaparecem totalmente os bondes a burro na cidade. Em setembro inaugurou-se a linha do Zumbi e, em outubro, o bonde corria até a povoação de Caxangá e para a Várzea, quando os bondes elétricos substituíram a estrada de ferro suburbana "Brazilian Street Railway".

A linha de Casa Amarela foi inaugurada em novembro de 1916 e, em dezembro deste mesmo ano o bonde chegou à Casa Forte. No início do ano de 1917, inaugurou-se a linha elétrica para Dois Irmãos. Uma rota para Jaboatão também havia sido planejada, mas nunca foi construída, indo o bonde somente até Tejipió.

As linhas de bondes elétricos para Beberibe e Tejipió foram inauguradas em junho de 1922 e, no ano seguinte, iniciam-se os trabalhos de assentamento da linha mais extensa do Recife, a de Boa Viagem, cuja inauguração ocorreu em outubro de 1924, com uma linha que partia do Recife, atravessava o Pina e percorria toda a vasta extensão da Avenida Beira-Mar. Em novembro de 1924, inaugurou-se a linha da avenida da Ligação, com ponto final na curva da avenida Beira-Mar e, em 1925, finalizou-se o assentamento dos trilhos nas linhas Singella e Pará.

Inicialmente, circulavam no Recife bondes abertos de 12 bancos, similares aos que tráfegavam no Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Depois vieram os carros fechados, com apenas uma entrada, aos quais a população denominava de "gigolôs". Na década de 1930, surgem os chamados "zepelins", bondes grandes e prateados. Existiam ainda aqueles de segunda classe, que eram conhecidos como "lorés". Recife possuía, entre 1930 e 1940, junto com Porto Alegre, os melhores serviços de transporte coletivo urbano sobre trilhos do país.

Na década de 1940, ocorreu a ruptura da forma tentacular da cidade, onde, ao sul, configurava-se uma forma com os tentáculos e, ao norte, a mancha urbana se estendia na planície, subindo os morros. Os bairros se interligaram com a ocupação das áreas vazias entre os tentáculos, ao norte, tornando-se uma mancha contínua e

compacta de quadras, ruas e edificações, abrangendo os bairros do Recife, Santo Antônio, São José, Boa Vista, Santo Amaro, Graças, Encruzilhada, Beberibe, Casa Amarela e Poço. Os lugares entre os tentáculos, antes marcados pela paisagem natural, vão se transformando em ambientes construídos, comportando múltiplas atividades e deslocamentos. Ao lado dos deslocamentos radiais (centro-periferia), assegurados pelas vias já existentes, passaram a existir deslocamentos perpendiculares e transversais, advindos das novas ruas.

Neste contexto, o fluxo dos automóveis e ônibus se intensificavam. O bonde circulava decadente, superlotado, em meio ao trânsito congestionado devido à intensificação daqueles veículos. Culpava-se, entretanto, os bondes por todo o atraso e congestionamento, desejando-se a extinção desses “incômodos concorrentes” aos ônibus e automóveis, vistos como solução para o problema.

Este quadro marcava o período a partir do final da Segunda Guerra Mundial, quando o sistema de bondes, cujo apogeu foi atingido em 1942, começou a declinar rapidamente. Neste período, a exportação de peças de reposição havia sido proibida e o país não possuía indústrias desse ramo, encontrando-se o sistema de bondes em processo de deterioração.

Desta forma, nos primeiros anos da década de 1950, existia apenas algumas linhas em funcionamento, que foram sendo extintas. No ano de 1951, termina-se o tráfego de bondes da área insular do Recife até Santo Antônio. Em 1953, só existiam quatro linhas em operação: Dois Irmãos, Beberibe, Campo Grande/Peixinhos e Olinda. Em meados de 1955, o serviço de bondes elétricos da cidade é extinto. Finda-se, assim, no Recife, a trajetória dos bondes, transportes que contribuíram para o desenvolvimento da área portuária e do centro da cidade, como também para a consolidação de uma estrutura urbana crescendo ao longo das vias de circulação.

No início dos anos de 1950, a oferta de transporte coletivo era assegurada pela operação privada realizada através de veículos de pequeno porte, operados por condutores autônomos⁴. Este transporte se desenvolveu em paralelo à deterioração e à

⁴ Conforme Brasileiro (1999), no ano de 1953, 128 proprietários operavam 501 veículos e, 50% destes proprietários possuíam apenas um veículo. Em 1961, este percentual era de 58%, dentre os 124 condutores, que operavam um total de 400 veículos.

extinção dos serviços de bondes, marcando a fase de transição destes últimos aos ônibus.

Nesta fase de transição, ressaltou-se a presença da empresa Pernambuco Autoviária, que foi criada, em 1947, a partir de um contrato de concessão de dez anos para a operação de ônibus na cidade, marcando um momento especial da evolução dos transportes em Recife. Esta empresa deveria cumprir duas exigências: sua frota deveria ser composta exclusivamente por ônibus e cada linha deveria possuir um mínimo de quatro veículos. No ano de 1953, a Pernambuco Autoviária possuía uma frota de 81 ônibus, operando em 16 linhas. Face a dificuldades de renovação da frota, a empresa se dissolve no ano seguinte (BRASILEIRO, 1999).

Recife continuava em seu processo de expansão espacial, expresso através do alargamento dos seus tentáculos, perdendo aos poucos a configuração linear primitiva. 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 (MELO, 1978).

A partir da década de 1950, as áreas vazias entre os tentáculos ao sul foram sendo ocupadas, com o prolongamento da mancha urbana em quase toda a extensão territorial da cidade, inclusive, formando-se novos bairros como Imbiribeira, Jordão e Ibura. Os tentáculos ou avenidas continuaram a existir, entretanto, os lugares ocupados dilataram-se, incorporando novas áreas além daquelas limítrofes a essas vias. Assim, ao longo dos anos de 1950, outra configuração urbana surgiu na cidade, já delineando a fisionomia urbana do Recife na atualidade (PONTUAL, 2001).

Nesta época, a cidade é marcada pelo acelerado crescimento demográfico devido tanto ao crescimento vegetativo quanto aos fluxos migratórios. As populações de baixa renda, advindas do interior do estado e de outras capitais do Nordeste, concentravam-se nos bairros mais afastados do núcleo central. Para atender a estas áreas, a estratégia do novo serviço de transporte, que se começou a esboçar, foi a de ampliar o serviço para além dos bairros próximos ao centro histórico, através de veículos sobre pneus, mais flexíveis e rápidos.

Desta forma, no âmbito do 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 nesta época, Recife, que já era pioneiro em planejamento urbanístico, buscou reorganizar o serviço, reduzindo o número de operadores e incutindo a formação de empresas de ônibus. Com este intuito, o prefeito José do Rego Maciel (1954-1957) adotou um regulamento, no qual se sugeria a extinção dos veículos de pequeno porte em três anos; a definição de um número de 40 lugares em cada ônibus; a substituição do motor à gasolina pelo diesel e a padronização das características técnicas do ônibus (BRASILEIRO, 1999).

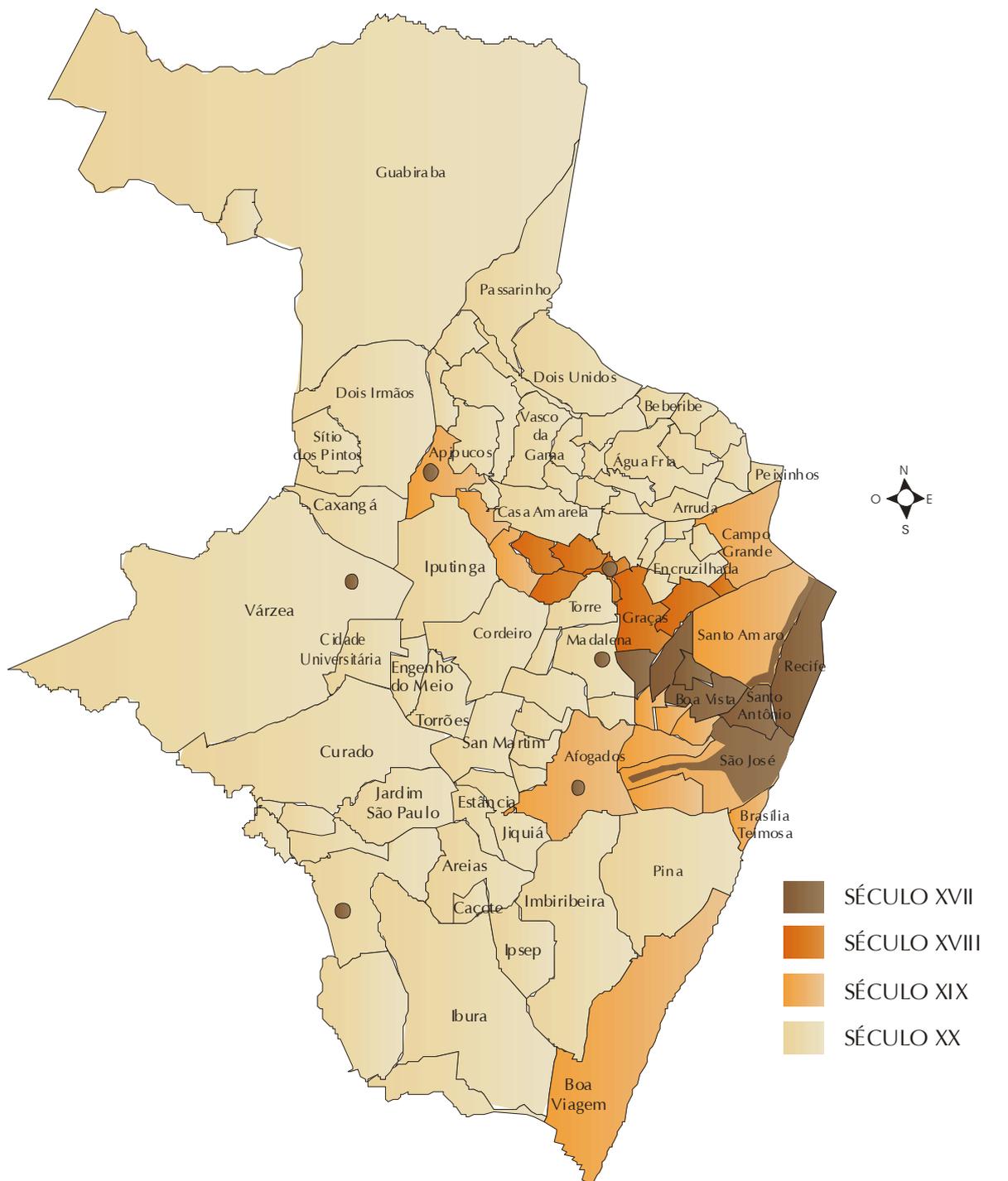
Nos anos de 1950 e início da década de 1960, similarmente ao que ocorreu em várias cidades do país, em Recife, os trólebus surgiram como novo tipo de transporte coletivo, com o objetivo de substituir o bonde e suprir as deficiências da oferta de transportes, tanto de bondes quanto dos operadores dos veículos de pequeno porte. Assim, projetaram-se várias linhas de trólebus: Beberibe, Campo Grande, Casa Amarela, Caxangá, Córrego do Euclides, Engenho do Meio, Mustardinha, Peixinhos, San Martin, Tejiipió, Várzea, Vasco da Gama, Vila do Ipsep. Algumas foram desativadas posteriormente. A inauguração desse novo serviço ocorreu no ano de 1960 pela Companhia de Transportes Urbanos – CTU.

Na década de 1960, o sistema de transporte coletivo operava com 38 ônibus elétricos, não havendo nenhum ônibus a diesel. Após cinco anos de instalação desse serviço, em Recife já circulavam 80 ônibus a diesel e 65 trólebus. Na década seguinte estes últimos eram em número de 115, contra 343 ônibus a diesel (GOMES, 1997). Há poucos anos atrás, estes veículos ainda circulavam em Recife, tendo sido posteriormente extintos.⁵

A forma e o processo de crescimento da cidade do Recife se repetiam agora em escala metropolitana, com o crescimento ao longo das vias de circulação efetivado, em parte, de modo contínuo e, em parte, através de nódulos separados, mas com tendência a emendarem-se uns aos outros e à área nuclear, marcando a fase do processo de metropolização (MELO, 1978). Este processo de ocupação extensiva da cidade é expresso através do **Mapa 2**.

⁵No final da década de 1980, quando o sistema de trólebus se encontrava em colapso, com a ajuda da EBTU passou a ser reorganizado, havendo o remanejamento de várias linhas e reforma e compra de novos veículos. Reinicia-se, assim, o tráfego de trólebus, sendo o serviço inaugurado em 13 de setembro de 1981 na linha da avenida Norte. No ano seguinte, foram inauguradas as linhas da Caxangá a da Cruz Cabugá. No ano de 2000, os trólebus ainda circulavam em três linhas no Recife – Caxangá/Várzea, Av. Norte/Macaxeira e PE 15 –, quando foram totalmente extintos da cidade.

EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO EXTENSIVA
DA CIDADE DO RECIFE



Fonte: PCR, 2003
 Adaptação: Diana Souza
 Clélio Santos
 Data: Agosto, 2003

ESCALA APROXIMADA
 1,2 Km 0 1,2 2,4 3,6 4,8

As décadas de 1960 e 1970 marcaram a fase inicial desse processo nas grandes cidades brasileiras, e entre estas, em Recife. Essas cidades passaram por um intenso processo de crescimento, fruto da expansão populacional e industrial, caracterizadas por um modelo de crescimento urbano baseado na existência de um centro e uma periferia tentacular em permanente expansão, que em geral seguiu os eixos viários. A posterior conurbação do núcleo original em expansão com os núcleos urbanos vizinhos completou este processo de metropolização (LACERDA; ZANCHETI; DINIZ. [2000?]).

Este direcionamento da ocupação urbana do território através das antigas estradas de penetração no território regional a partir do Recife, configurou a atual mancha urbana da RMR, com seus grandes ramos de urbanização (**Mapa 3**). A esta morfologia urbana tecem-se analogias como a que a compara à forma de um “leque aberto”, ou “mão espalmada”, dado o traçado radioconcêntrico, a partir do porto e em torno dele, ou ainda a uma estrutura foliar principal que, superposta ao espaço urbano construído da RMR, apresenta uma forte semelhança estrutural. Se o Recife Metropolitano houvesse crescido organicamente deveria hoje possuir uma morfologia semelhante à da referida folha (GADÊLHA, 1997).

Na RMR, especificamente, o transbordamento urbano, decorrente do fenômeno de metropolização, manifestar-se-á pela extensão do Recife segundo os corredores formados pelas vias principais do tráfego inter-regional. Este processo dá-se ao norte até Igarassu, ao sul até o Cabo e a oeste até Jaboatão e São Lourenço da Mata (GADÊLHA, 1997).

Em 1973, o governo federal, na busca da integração regional, no âmbito da perspectiva desenvolvimentista do Estado brasileiro, institui as Regiões Metropolitanas no País e, no que tange à Região Metropolitana do Recife, esta passou a ser inicialmente composta pelos municípios de *Recife, Cabo de Santo Agostinho, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão, Moreno, Olinda, Paulista* e *São Lourenço da Mata*. Em 1982, foram acrescentados os municípios de *Itapissuma*, emancipado de Igarassu, *Abreu e Lima*, emancipado de Paulista, e *Camaragibe*, emancipado de São Lourenço da Mata. Em 1994 e 1995, respectivamente, foram acrescentados também à RMR os municípios de *Ipojuca* e *Araçoiaba*, este último desmembrado do município de Igarassu. Atualmente 14 municípios compõem a RMR: *Recife, Cabo de Santo Agostinho, Igarassu, Itamaracá,*

MAPA 3

MANCHA URBANA E EIXOS VIÁRIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE



Fonte: FIDEM, 1995
Adaptação: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Julho, 2003



Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, São Lourenço da Mata, Itapissuma, Abreu e Lima, Camaragibe, Ipojuca e Araçoiaba - (Mapa 4).

Neste contexto, os deslocamentos ultrapassam os limites da capital, passando a assumir um caráter metropolitano. Fazia-se necessário conceber um sistema de transporte que abrangesse todo o aglomerado urbano, o que ocorreria na segunda metade dos anos de 1970.

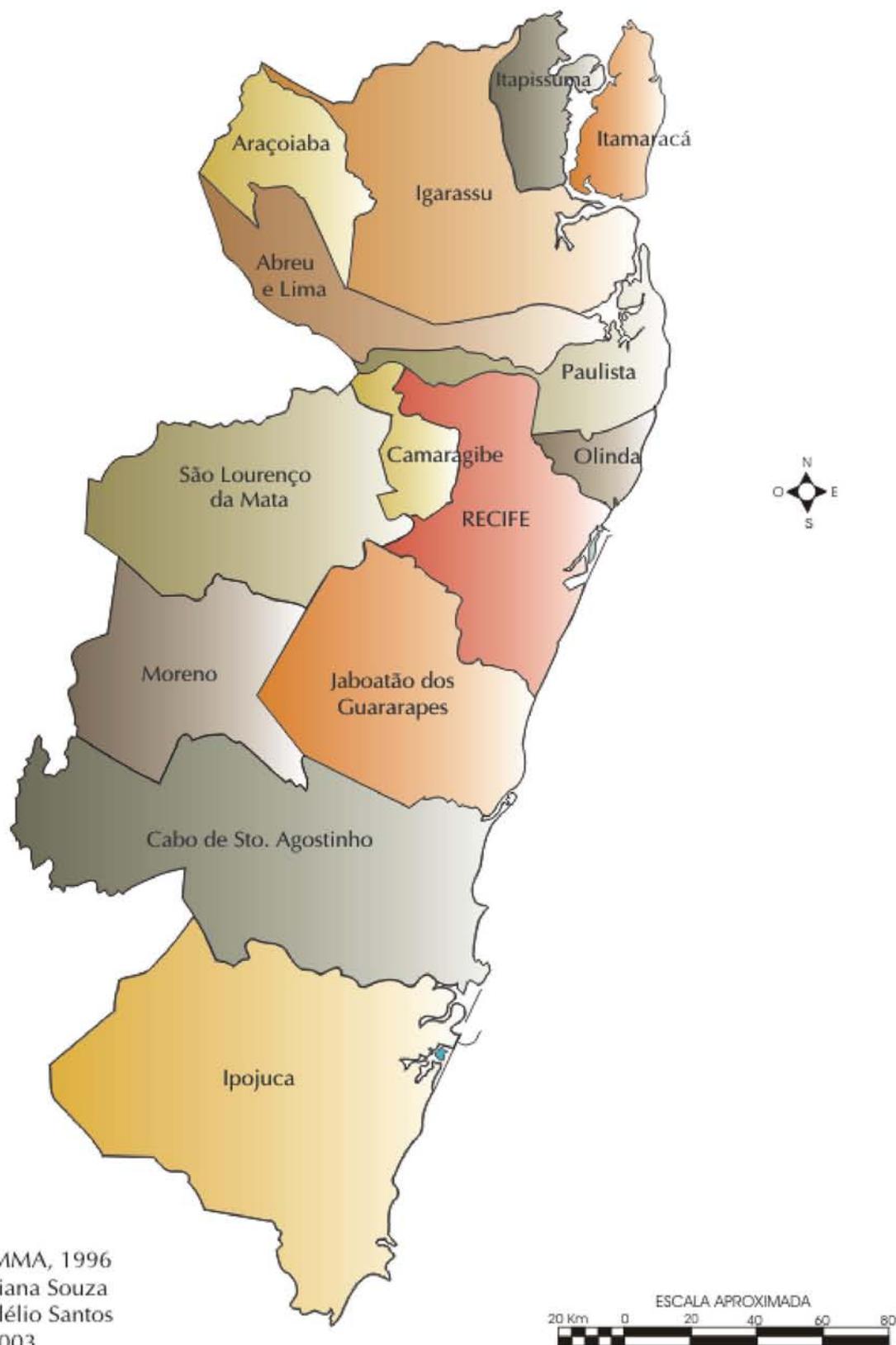
Nos anos de 1960, assim como em diversas cidades brasileiras, no Recife também predominou a política de circulação urbana no sentido de “adaptar a cidade ao automóvel”, privilegiando a classe média em ascensão. Os investimentos públicos voltaram-se para a construção da malha viária em detrimento dos transportes coletivos, que se deterioravam.

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 pernambucana ao resto do país. Os deslocamentos assumiam uma escala metropolitana.

Em função disso, ocorreu uma crise no sistema de transportes coletivos, visto que o modelo em vigor era inadequado ao contexto urbano em transformação. Além disso, a Companhia de Transportes Urbanos - CTU, que exercia a tutela sobre as empresas privadas de ônibus, encontrava-se em processo de deterioração, com veículos operando em linhas deficitárias em todo o Recife, e no âmbito metropolitano, o Departamento de Terminais Rodoviários, que controlava as linhas intermunicipais (40% do total das linhas da aglomeração), não dispunha de meios para programar ou fiscalizar a operação (BRASILEIRO, 1999).

Predominava, então, uma oferta baseada em pequenas empresas privadas, de caráter familiar, a maioria delas possuindo de um a cinco veículos, trafegando em linhas que não eram hierarquizadas, com itinerários traçados de forma aleatória, dirigindo-se ao centro da cidade, com baixa velocidade operacional. Este cenário

MAPA 4

DIVISÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA
DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

começou a mudar na segunda metade dos anos de 1970, diante da intervenção do governo federal nos transportes coletivos, colocando em prática o modelo centralizado de planejamento neste setor.

Nos últimos anos da década de 1970, época de regime militar, marcada por uma cultura brasileira de planejamento centralizado, com a implementação e a construção de uma política metropolitana baseada nas regiões metropolitanas e baseada nas fundações metropolitanas, passa-se a se conceber o sistema de transporte dentro de uma visão metropolitana.

Assim, a partir do modelo de planejamento de transportes urbanos preconizado pelo governo federal, fundamentado na Empresa Brasileira de Transporte Urbano – EBTU e nos organismos metropolitanos, criou-se a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU, instituída legalmente em 1979, com o objetivo de estruturar, gerenciar e fiscalizar o Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife – STPP/RMR, que foi instituído no mesmo ano.

Neste âmbito, ressalte-se a importância da criação da EMTU, que, historicamente se constitui na única experiência bem sucedida de gestão metropolitana de transporte no Brasil, conforme ressalta Brasileiro (2002, p. 11):

Se de um lado a EMTU é fruto de uma política centralizadora e autoritária do governo federal, por outro lado a construção político-institucional e técnica da EMTU foi, não só muito bem engenhosa, como obedeceu a história e a cultura da cidade. Daí a razão do sucesso da EMTU ao longo da sua história e do seu reconhecimento como um organismo de alta capacitação técnica ter muito a ver com respeito a sua história...

A EMTU passava a responder à necessidade de se pensar o transporte dentro de uma visão metropolitana dadas as características da cidade do Recife, cuja configuração física, urbanística e político-institucional sempre tiveram uma característica metropolitana. Esta empresa surgia num momento importante, uma vez que, aliava um crescimento populacional e uma necessidade de superar o artesanismo predominante nas empresas da época e de superar as deficiências que existiam no sistema de transporte.

Segundo Brasileiro (1999), no período de criação deste órgão havia 37 empresas operadoras de ônibus, que atuavam de forma desordenada, funcionando em regime de concorrência, sem nenhum controle dos custos operacionais, com itinerários

superpostos e deixando muitos locais sem atendimento, sobretudo aqueles de baixa renda. Na área central da cidade, para onde convergia a totalidade das linhas, as condições de operação eram precárias, com baixa velocidade operacional e com terminais espalhados, dificultando os deslocamentos.

Com o intento de reorganizar as empresas de ônibus e racionalizar as linhas e terminais, a EMTU elaborou um documento, denominado “Zoneamento da Região Metropolitana do Recife”, que dividiu a aglomeração em 16 áreas, cada uma a ser operada por uma empresa ou consórcio de empresas, através de termo de permissão. Através deste documento foram discutidos os processos de redefinição das linhas, de fusão de linhas, de criação de novas linhas, de diminuição das empresas através da fusão das mesmas e de redução da grande quantidade de tarifas que existia.

Ressalte-se também que, no final dos anos de 1970, devido à urbanização acelerada das cidades periféricas e à configuração radioconcêntrica, os problemas da cidade do Recife se agravaram, sobretudo na sua área central, marcada por um expressivo inchaço das atividades, por congestionamentos, poluição e grande especulação fundiária sobre os terrenos ao longo dos eixos de transporte.

Com o intuito de resolver estes problemas, a Fundação de Desenvolvimento Metropolitano - FIDEM, atual Fundação de Desenvolvimento Municipal, buscou desobstruir o centro, propondo um crescimento urbano da aglomeração a partir de quatro nucleações, cuja consolidação deveria ser grandemente induzida pelos transportes. Estas nucleações compreenderiam: 1. Centro – tinha como objetivo consolidar as atividades financeiras e terciárias, englobando o núcleo central histórico do Recife, constituído pelos espaços conurbados do Recife e de 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 vias de urbanização de Paulista à Igarassu, através da construção de distritos industriais; 3. Sul – também ao longo da BR-101, integrando a sede do município do Cabo ao complexo industrial-portuário de Suape; 4. Oeste – previa-se uma nucleação que deveria promover a integração entre as sedes dos municípios de São Lourenço da Mata, Camaragibe, Jaboatão e Moreno, ao longo das rodovias BR-232 e BR-408, através da implantação de grandes equipamentos públicos: terminal rodoviário de passageiros

(inaugurado em 1987), trem metropolitano (implantado em 1985), central de distribuição de cargas e centro administrativo.

A partir dessas nucleações, o Plano Diretor de Transportes de 1982 propunha uma estrutura do sistema de transportes compreendida pela rede viária principal e pela rede viária complementar. A primeira interligava as nucleações entre si, prevendo-se, ao sul e a oeste, a utilização do sistema ferroviário existente e, ao norte, o trólebus. A segunda era formada pelas vias coletoras e alimentadoras, cujo objetivo era atender aos deslocamentos no interior da nucleação, sendo utilizadas pelos ônibus diesel. Nos anos seguintes, porém, sob efeito da crise econômica, a implantação das nucleações não ocorreu no tempo previsto nem no ritmo desejado. Algumas ações foram colocadas em prática com alguns anos de atraso. Todavia, ressalte-se que, o modelo de desenvolvimento proposto pela FIDEM teve o mérito de pensar uma proposta de crescimento para a aglomeração a longo prazo.

O atual sistema de transporte público de passageiros se delineou, portanto, a partir da criação da EMTU, com a instituição do STPP. Este, composto pelo metrô, trem e ônibus, tem como espinha dorsal esta última modalidade, cabendo à EMTU a sua gestão. Este órgão se caracteriza como uma empresa pública de direito privado, responsável pelas linhas de ônibus intramunicipais do Recife e intermunicipais do aglomerado metropolitano. Os sistemas intramunicipais de transportes dos demais municípios que compõem a RMR são geridos pelas respectivas prefeituras.

O sistema de transporte coletivo por ônibus na RMR é operado por 17 empresas, através de uma frota de mais de 2.700 veículos, que percorrem 369 linhas, realizando mais de 24.000 viagens por dia e transportando cerca de 1.500.000 passageiros diariamente (EMTU, 2006a).

Saliente-se ainda, nos transportes coletivos da aglomeração, o Sistema Estrutural Integrado - SEI, concebido pela EMTU em 1985 e 1986, que começou a ser implantado em 1994 e continua em expansão. Este sistema é uma rede de transporte público composta de linhas de ônibus e metrô, integradas através de nove terminais, possibilitando uma multiplicidade de ligações de origem-destino, através de viagens modais ou multi-modais.

O SEI apresenta uma configuração espacial constituída por eixos radiais e perimetrais, ficando situados, no cruzamento destes dois eixos, os Terminais de

Integração. O acesso do subúrbio a esses Terminais de Integração se dá através das linhas alimentadoras. Esse sistema possui 12 empresas operadoras, responsáveis por 64 linhas, das quais 41 são alimentadoras, 9 perimetrais, 9 radiais, 4 interterminais e 1 circular, atendendo dez dos quatorze municípios da RMR. Os tipos de linhas são representadas pelas cores dos ônibus: 1. Amarelo – linha alimentadora, aquela que leva o usuário da sua comunidade para o terminal de integração; 2. Azul – linha radial/troncal, leva o usuário do terminal integrado para o centro do Recife; 3. Verde – linha interterminal, liga um terminal integrado a outro; 4. Vermelho – linha perimetral, corta os grandes corredores sem passar pelo centro (EMTU, 2006b). Este Sistema Estrutural Integrado se apresenta como a espinha dorsal do sistema de transporte público que se pretende expandir e consolidar.

Atualmente se discute um novo modelo de gestão para o sistema de transporte, que hoje é gerido pela EMTU. O transporte público metropolitano passará a ser gerenciado através do Consórcio Metropolitano de Transporte, que se pautava num modelo de gestão compartilhada entre o Governo do Estado e os 14 municípios metropolitanos, cujo objetivo é propiciar uma rede de transporte mais integrada e revitalizar os sistemas de transporte municipais. Segundo a EMTU, no ano de 2003, o consórcio seria uma empresa estadual, ficando o Estado com 51% das ações, a Prefeitura do Recife com 30% e os demais municípios metropolitanos com 19%.

Isto posto, delineia-se aqui sumariamente a forma como se estruturou o atual sistema de transporte coletivo convencional na RMR, onde atualmente se concentra uma população de mais de 3.000.000 de habitantes, em torno de 42% da população pernambucana, e grande parte das atividades econômicas do estado, apresentando uma malha viária marcada por intensos fluxos de mercadorias e de pessoas, tanto na modalidade de transportes públicos como na de privados de passageiros. No tocante a este último, saliente-se o acelerado crescimento do número de automóveis em circulação na RMR, principalmente no Recife.

Nos anos de 1990, em paralelo ao sistema de transporte coletivo convencional que se configurou na RMR, intensificou-se o transporte de passageiros operado por veículos de pequeno porte, saltando aos olhos o expressivo fluxo de kombis, bestas e vans no traçado viário metropolitano, onde circulavam cerca de 7.000 veículos, com maior atuação no Recife.

Se, por um lado, a circulação indiscriminada dessas micro-unidades alternativas de transporte gerou uma série de problemas para o espaço urbano, por outro lado, essas unidades passaram a atender uma parcela significativa da população, que adotou uma postura positiva diante da atividade, dadas as características de flexibilidade, rapidez e frequência por ela apresentadas, além de gerar uma oportunidade de emprego para muitos indivíduos que passaram a operá-la.

A presença marcante do transporte alternativo na dinâmica metropolitana, suscitou inúmeras reflexões acerca do transporte coletivo na cidade, envolvendo posicionamentos bastante controversos, tanto por parte dos técnicos desta área como pelo Poder Público municipal e estadual, que em geral tenderam a considerá-lo como opositor e clandestino, devido à concorrência predatória que passou a exercer junto às empresas de ônibus e aos impactos gerados pela circulação de suas micro-unidades.

Dada a importância do fenômeno em questão e o objetivo deste estudo, a seguir será abordado como o transporte alternativo passou a se apresentar na cidade do Recife e quais as propostas para uma definição do papel deste transporte tanto na capital quanto no âmbito do transporte intermunicipal metropolitano.

2.2 - Um Esboço do Transporte Alternativo na Cidade do Recife: Os Atores Sócio-Espaciais e os seus Conflitos

A exemplo de outras cidades brasileiras, durante os anos de 1990, em paralelo à organização espacial do sistema de transporte coletivo convencional, o transporte alternativo se intensificou significativamente na cidade do Recife. Esta atividade não só se expandiu na capital, mas em todo o tecido urbano metropolitano e em algumas cidades do interior do estado. Assim, assistiu-se, na última década do século XX, a um crescimento extraordinário de vans, bestas e, predominantemente, kombis realizando o transporte de passageiros na capital e demais municípios metropolitanos, um aumento do número de toyotas e carros particulares e a presença de kombis, partindo do Recife para municípios das Zonas da Mata e Agreste, tais como Paudalho, Carpina, Serinhaém, Limoeiro e, destes à capital, bem como uma intensificação de motocicletas, as chamadas mototáxis, em cidades do interior, como Vitória de Santo Antão e Timbaúba, por exemplo.

No âmbito metropolitano, a expansão deste tipo de transporte, realizado principalmente por kombis e vans, ocorreu de forma “desordenada” e sem controle por parte do Poder Público Estadual, que, na verdade, ignorou a atividade, não propondo nenhuma resolução efetiva para a questão durante os anos de 1990. Na esfera municipal, algumas prefeituras autorizaram muitas kombis, através da concessão de alvarás de licença, a operarem como veículos de aluguel dentro dos limites territoriais do seu município. Entretanto, os motoristas de kombis ultrapassaram estes limites, passando a ocupar e, em certa medida, a se apropriarem dos principais corredores do tráfego na RMR, percorrendo não só o espaço intramunicipal, como também o intermunicipal. Além dos veículos de aluguel, passou a circular também em toda a Região Metropolitana uma grande quantidade de veículos particulares e veículos licenciados em municípios fora da RMR e até mesmo em outros estados da região Nordeste.

De acordo com uma pesquisa realizada em 1999 pela Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP (2000), cerca de 6700 veículos circulavam na RMR e, dentre estes, em torno de 4000 tinham como destino a cidade do Recife. Segundo Machado (2000), em reportagem do Jornal do Commercio, esta pesquisa, realizada

pela ANTP, aponta que, de 1994, quando foi feito um levantamento pelo IBOPE, para 1999, o número de kombis na RMR aumentou mais de 200%, enquanto a quantidade de usuários subiu apenas 170%. Segundo a pesquisa, o transporte alternativo transportava cerca de 163.000 pessoas por dia e movimentava aproximadamente R\$ 3 milhões por mês.

Um diagnóstico realizado pela companhia de Trânsito e Transporte Urbano – CTTU (2001) sobre o transporte alternativo no Recife, aponta que aproximadamente 1200 veículos atuavam no âmbito da capital, transportando o equivalente a 20% da demanda do sistema de transporte municipal.

Segundo alguns técnicos do setor de transporte e notícias veiculadas nos principais jornais locais, a expansão das micro-unidades alternativas foi tão expressiva a ponto de ameaçar a viabilidade econômica do STPP devido à concorrência acirrada que passou a exercer junto a este, sobretudo ao transporte por ônibus, absorvendo uma significativa parcela de passageiros do transporte coletivo.

De acordo com Margarette (2000), em reportagem do Diário de Pernambuco, o sistema convencional deixava de arrecadar R\$ 4,5 milhões por mês, ou R\$ 54 milhões por ano face ao crescimento do transporte alternativo, cuja expansão vinha provocando uma queda no número de usuários do STPP há dez anos.

Reportagens do Jornal do Commercio, no início do ano de 2003, apontavam que, nos últimos anos, as empresas de ônibus da Região Metropolitana passaram por uma crise financeira, agravada pela concorrência das kombis. A atividade também causou uma redução do número dos usuários de táxis. Segundo o presidente do Sindicato dos Taxistas de Pernambuco, com a invasão das kombis, bestas e vans ao centro da cidade, os taxistas perderam metade dos passageiros.

De acordo com matérias do Jornal do Commercio, em 2003, os empresários do transporte coletivo estavam demitindo funcionários e reduzindo a frota de ônibus, alegando descompasso entre receitas e despesas, em função do aumento dos insumos e da concorrência com as kombis. Diante disso, os empresários afirmavam que era preciso haver uma redução da frota de ônibus para se conseguir um equilíbrio no sistema, pressionando a EMTU para retirar linhas deficitárias do sistema.

No início de 2003, a EMTU autorizou que as operadoras retirassem 120 ônibus de circulação, mas os empresários continuaram a pressionar aquele órgão gestor para

uma redução ainda maior do número de veículos. Entretanto, a Empresa Metropolitana afirmava que não ia ceder às pressões porque as linhas eram de grande interesse social e não podiam deixar de serem operadas e que as mesmas são bancadas por outras linhas que dão lucros.

Diante da proliferação do transporte alternativo no espaço urbano do Recife, as empresas operadoras do transporte coletivo inicialmente apenas pressionavam a EMTU para que esta coibisse a ação dos kombeiros, alegando que estes últimos exerciam uma concorrência desleal ao transporte por ônibus devido ao seu crescimento sem controle e à ausência de regras para operarem. E a única medida adotada pelo Estado para este tipo de transporte, a princípio, foi a restrição da atividade através de pontos de bloqueio sob a fiscalização do Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco - Detran/PE, cujo objetivo era impedir ou pelo menos restringir o acesso dos kombeiros ao centro do Recife. Porém, restringir a ação dos kombeiros não resolvia o problema, visto que, as kombis continuavam a se expandir em toda a RMR.

De um lado, os empresários do transporte coletivo, muitas vezes, mais preocupados em garantir os seus lucros que propiciar um transporte de melhor qualidade à população, pressionavam o Poder Público Estadual para que este atuasse no sentido de reprimir o transporte alternativo. Estes empresários, em geral, não encaram o serviço de transporte como uma delegação do Estado para que prestem um serviço. O empresário se considera “proprietário” do sistema, “proprietário” de uma determinada linha porque está atuando nela há cerca de cinquenta anos e, portanto, quem quer que passe a concorrer “na linha dele” – no seu território - está errado e deve ser reprimido.

De outro lado, o transporte alternativo, que foi se fortalecendo em toda a Região Metropolitana, pressionava os governos municipal e estadual para continuar atuando. Seus atores se organizaram através de associações, cooperativas e sindicatos para reivindicar a legitimação da atividade. Em 1994 foi criado o Sindicato dos Condutores Autônomos em Transportes Alternativos de Passageiros do Estado de Pernambuco - Sindikombi, o qual, desde então, passou a reivindicar a regulamentação do serviço na Região Metropolitana. No âmbito da cidade do Recife, criou-se o Sindicato do Transporte Alternativo do Recife - SindRecife, com o objetivo de regulamentar a atividade na capital. Em alguns municípios da RMR, os kombeiros também passaram a

se organizar em associações e/ou cooperativas, visando ao reconhecimento da atividade.

Assim como em outras cidades brasileiras, o crescimento desenfreado deste tipo de transporte trouxe inúmeros problemas, como o congestionamento nas principais vias do tráfego urbano, que também sofre com o crescimento acelerado do número de automóveis particulares, sobretudo no Recife, a imprudência no trânsito e, por conseguinte, a insegurança no transporte de passageiros devido ao não cumprimento da legislação de trânsito por parte de muitos dos trabalhadores que atuavam nesse serviço: circulação com porta aberta, deslocamentos em alta velocidade, excesso de lotação, falta de equipamentos obrigatórios e precariedade dos veículos sob o ponto de vista de conforto e segurança. A forma como a atividade se delineava demonstra o descompromisso que muitos trabalhadores desta atividade tinham com o serviço que realizavam e com os usuários que transportavam.

Além disso, este transporte não assegurava aos usuários que dele se utilizavam benefícios como isenção de tarifa para idosos e para pessoas portadoras de deficiências físicas e mentais, e meia tarifa para estudantes. Saliente-se ainda que, esta atividade não recolhia impostos, não pagava encargos trabalhistas e, muitas vezes, utilizava mão-de-obra sem registro e sem qualificação, e explorava o trabalho de menores (muitos cobradores de kombis têm idade abaixo de 18 anos).

Todavia, se por um lado este transporte tal como acontecia, provocava sérios problemas nas cidades, por outro lado, ele também propiciava aos usuários do transporte coletivo uma alternativa de circulação, trazendo algumas vantagens no que tange aos deslocamentos no atual quadro urbano, tais como freqüência, menor tempo gasto no percurso da viagem, adequação de suas rotas e paradas à conveniência dos passageiros, flexibilidade na definição de itinerários e tarifas (estas são negociáveis entre o condutor e o usuário), prática de seccionamentos tarifários para trechos intermediários do percurso. Os dois primeiros fatores, tempo de viagem e freqüência, eram os mais considerados pelos usuários.

Ressalte-se que a aceitação de bilhetes do sistema de transporte convencional (vales-transporte) para o pagamento da passagem no transporte alternativo, foi também um meio que facilitou a operação da atividade. A este respeito, vale assinalar que, existe na RMR um mercado secundário do vale-transporte, que viabiliza a utilização do

mesmo como moeda, permitindo, assim, a compra de bombons, picolés, pães, entre outros produtos, e o financiamento do transporte alternativo tal como acontecia até 2003. O vale-transporte funciona como um título que pode ser convertido em moeda, desde que negociado com um desconto sobre o seu valor da face. Entretanto, este vale-transporte de papel está sendo gradativamente substituído por bilhetes eletrônicos diante da implantação do Sistema Automático de Bilhetagem Eletrônica – SABE, cujos validadores já foram implantados tanto nos ônibus da capital recifense quanto nos do sistema de transporte metropolitano.

Para Brasileiro (1999), conforme exposto na primeira parte deste trabalho, o fenômeno do transporte alternativo encontra-se atrelado a um contexto de crise econômica e social, mas sobretudo de crise do transporte convencional. Este, já não atende mais aos deslocamentos, visto que, baseia-se na programação de um sistema de transporte em grandes eixos para a realização de deslocamentos tipicamente pendulares (casa-trabalho), que predominaram do final dos anos de 1970 até o início da década de 1990. A crise econômica desta última década, alterou profundamente a forma dos deslocamentos face à redefinição das atividades econômicas, com a predominância das atividades de serviços e terciárias. Assim, as necessidades de deslocamento da população, como dito anteriormente, são completamente diferentes daquelas dos anos de 1970, exigindo-se que se insira no sistema de transporte tecnologias diferenciadas de diversos portes, que possibilitem maior rapidez nestes deslocamentos.

Desta forma, a expansão do transporte alternativo na RMR durante a década de 1990, encontra-se atrelada à crise do sistema de transporte público convencional que não conseguiu mais abarcar a demanda de passageiros, deixando brechas para a atuação deste transporte, que passa a ser uma alternativa de circulação, oferecendo maior rapidez e flexibilidade aos deslocamentos.

Saliente-se que, desde os primeiros anos de 1980 já se registrava a presença de kombis realizando o transporte coletivo nas cidades periféricas (BRASILEIRO, 1995). Já existia, portanto, o embrião desta atividade em algumas cidades, havendo uma massificação deste serviço na década de 1990. Em algumas áreas, onde o transporte convencional era precário, o transporte alternativo atuava, pouco a pouco, preenchendo as brechas deixadas por aquele. Posteriormente este transporte se

incorporou à dinâmica metropolitana, sendo ingrediente novo para outros espaços. Este tipo de transporte não era novidade para alguns municípios da RMR como Paulista, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, onde já existia. Entretanto, essa atividade era nova para Recife e Olinda, já que antes este transporte não chegava ao núcleo central destas cidades.

Aliado ao fato de ser uma alternativa de circulação, este transporte também passou a representar uma oportunidade de emprego no competitivo mercado de trabalho urbano diante do agravamento da crise sócio-econômica nos anos de 1990, cujos rebatimentos no mercado de trabalho se fazem sentir pelas elevadas taxas de desemprego. De acordo com Cavalcanti (1997), a expansão deste serviço na RMR está associada ao cenário adverso da economia pernambucana nos anos de 1980 e início da década de 1990, quando as transformações no mercado de trabalho e as elevadas taxas de desemprego favoreceram o crescimento do circuito inferior da economia.

No período de 1980 a 1994, a economia brasileira entra em crise, repercutindo no espaço nordestino e, por conseguinte, no estado de Pernambuco e na RMR. Nesta, de 1982 a 1994, as elevadas taxas de desemprego são o principal resultado da desaceleração do crescimento da economia pernambucana (ARAÚJO apud CAVALCANTI, 1997, p. 39). Além dos altos índices de desemprego, o mercado de trabalho apresentou ainda uma redução gradativa do número de trabalhadores com carteira assinada e paralelamente um aumento do percentual daqueles sem carteira assinada e dos que trabalham por conta própria.

Este aspecto econômico aponta como um fator preponderante para o avanço e o fortalecimento do circuito inferior da economia urbana, representado por diversos tipos de serviços e de comércio, personificado na figura do ambulante, que oferece diversos produtos como frutas, produtos importados, gelados, no centro do Recife, e do motorista de Kombi, entre outros. Neste contexto, dados os reduzidos níveis de educação e especialização existentes na RMR e sendo a atividade do transporte alternativo relativamente simples e com exigência de pouco capital, a atividade se expandiu e passou a atrair mais pessoas dispostas a investir no negócio. Decerto, não só pessoas desempregadas se voltaram para a atividade, como também muitos indivíduos passaram a complementar a renda, seja dirigindo um veículo próprio ou através de arrendamento do mesmo a terceiros, ou ainda formando frotas de kombis.

Assim, estruturou-se na Região Metropolitana, o mercado de trabalho do transporte alternativo, subdividido em quatro categorias, conforme expõe Cavalcanti (1997): **motoristas de aluguel** (ou simplesmente motoristas), **motoristas-proprietários** (aqueles que detinham a posse do veículo e o conduzia diretamente no dia-a-dia na realização da atividade), **proprietários** (a participação destes resumia-se ao arrendamento do(s) veículos(s) a terceiros, mediante o pagamento de renda diária por parte dos motoristas) e **cobreadores** (aqueles que cobravam as passagens dos usuários).

O fenômeno do transporte alternativo se tornou bastante polêmico dadas as ambivalências encerradas por esta atividade entre o atendimento a uma demanda reprimida e o impacto gerado pela circulação de suas micro-unidades de transporte no espaço urbano. Embora urgindo a necessidade de uma definição quanto ao papel deste transporte na cidade do Recife articulado ao contexto metropolitano, durante a década de 1990 até 2003, a questão fora deixada de lado, sem propostas efetivas que visassem solucioná-la. Não havia uma articulação nem no âmbito municipal, em que algumas prefeituras autorizaram a realização da atividade enquanto outras eram contrárias a ela, nem no âmbito estadual, no qual a atividade foi ignorada.

Nos últimos anos, algumas estratégias passaram a ser adotadas para combater a atividade: em 1999, a EMTU introduziu no sistema de transporte público micros e mini-ônibus climatizados e, em 2001, a frota começou a ser renovada, adquirindo-se ônibus com ar-condicionado e mais confortáveis. Medidas estas que, no entanto, pouco ou nada refletiram na dinâmica do transporte alternativo. No ano de 2003, em vias de concretizar-se uma proposta de regulamentação para a atividade, fora realizado uma forte campanha através de propagandas veiculadas na televisão e de folhetos distribuídos à população, que procurava alertá-la sobre os riscos deste transporte, sempre considerado como opositor e clandestino, conforme demonstra o **Anexo 1**, na página 176.

Os sinais para uma definição de fato para a questão do transporte alternativo são dados a partir de uma parceria entre a EMTU, prefeituras da RMR e Polícia Militar, cujas propostas começam a repercutir no início do ano de 2003. Em março do referido ano, com o apoio do governo estadual, a Prefeitura do Recife apresentou um projeto de lei que regulamenta o transporte de passageiros por veículos de pequeno porte na capital, reconhecendo-o como transporte complementar aos ônibus, tendo sido o

mesmo aprovado pela Câmara dos Vereadores em 15 de abril. Assim, instituiu-se, de acordo com a Lei Municipal Nº 16.856/2003, o **Serviço de Transporte Complementar de Passageiros do Recife – STCP**, sendo este considerado parte integrante do Sistema de Transporte Municipal do Recife – STM/Recife, instituído pela Lei Municipal Nº 16.837/2003, de 14 de janeiro de 2003, e definido como complementar ao transporte público convencional por ônibus, em termos geográficos, temporais e econômicos, com planejamento, controle e política tarifária definida pelo Município.

De acordo com o projeto, os fatores geográficos considerados se remetem às áreas fora do centro expandido do Recife, com dificuldades de acesso para veículos de grande porte e/ou não atendidas pelo serviço de transporte coletivo convencional por ônibus. Com relação aos fatores econômicos, estes se referem às linhas do serviço de transporte por ônibus que se apresentem economicamente deficitárias. Consideram-se como fatores temporais para a inserção do Sistema Complementar as variações de demanda e a adequação da oferta de serviço, de maneira a suprir as deficiências operacionais relativas aos intervalos e horários do sistema de transporte por ônibus no Recife, restrito ao período de 22:00h às 04:00h, bem como aos domingos e feriados.

Portanto, diante das condições previstas para a operação deste Sistema Complementar, os operadores que passam a integrá-lo não podem operar linhas radiais (aquelas que vão para o centro da cidade), nem circular pelo centro expandido (da Avenida Agamenon Magalhães até o bairro do Recife) e nem nos principais corredores dos ônibus, tal como faziam kombis e vans até 2003. Estes operadores realizam o serviço apenas em linhas de ligação entre bairros e alimentando os ônibus, ou seja, levando passageiros de comunidades até os terminais, podendo circular em pequenos trechos dos corredores usados pelos coletivos quando não houver outra possibilidade.

A exploração do serviço é de caráter contínuo e permanente, delegada pelo Poder Público Municipal, sob regime de permissão, em caráter pessoal e intransferível, através de contrato de adesão, pelo período de seis anos, prorrogável por igual período. A delegação da permissão deu-se através de licitação. Ao contrário do sistema de transporte por ônibus, no qual somente no ano de 2003 se cogitou uma licitação e que ainda não aconteceu, o novo sistema já foi criado sob concorrência pública, o que abriu espaço para que qualquer pessoa participasse do processo, não só para aqueles que circulavam na cidade. Cada permissionário só pode possuir um veículo e operar

apenas uma linha. Esta regra acabou com as possíveis frotas de kombis que podiam existir no Recife, visto que algumas pessoas compraram veículos para serem dirigidos por terceiros.

Quanto aos critérios da operação do sistema proposto pela Prefeitura, estabeleceu-se que: a) Frota, itinerário, intervalo, tempo de operação, tarifa e locais de embarque e desembarque serão definidos pelo Poder Público Municipal. b) Será permitido ao permissionário o cadastramento de um cobrador (es), sendo exigida idade mínima de 18 anos, embora não estando contemplado(s) na planilha tarifária. c) Os benefícios e gratuidades instituídas por lei deverão ser asseguradas pelo serviço. d) Serão cobrados pela Prefeitura impostos, taxas necessárias aos serviços de credenciamento e recadastramento, bem como o gerenciamento da operação

Durante o planejamento de operacionalização do Sistema Complementar, foram adotados critérios de julgamento na concorrência, tendo preferência de escolha os motoristas que não tivessem cometido infração de trânsito nos últimos doze meses anteriores à licitação e os que tivessem veículos mais novos (com idade máxima de três anos), com maior capacidade (mesma pontuação para veículos de 16 a 20 lugares), com ar-condicionado, com corredor interno e adaptado para deficiente físico.

Desde o início da tramitação do projeto começava a se delinear na cidade um conflito entre a Prefeitura e os kombeiros, cujas entidades representantes no Recife – o SindRecife e o Sindkombi - passaram a exigir do Poder Público Municipal alterações em vários itens da lei que instituiu o Sistema Complementar. O SindRecife inicialmente manifestou apoio ao resultado, embora exigisse que a prefeitura excluísse os itens que tratavam das infrações cometidas no trânsito para concorrer ao projeto e os que proibiam a operação de linhas que iam para o centro do Recife, mesmo que os veículos fizessem o percurso por fora dos grandes corredores, bem como exigia que a Prefeitura só permitisse concorrer ao processo os condutores que já rodavam na cidade há pelo menos um ano.

Por sua vez, o Sindkombi, manifestou-se contrário ao projeto, declarando que o mesmo representaria o fim do transporte alternativo na cidade. Além de não aceitar deixar de operar em linhas radiais, também exigia passar pelos grandes corredores de ônibus e que fossem reconhecidas as 35 linhas que existiam na capital. Os kombeiros afirmavam que não iam realizar as linhas alimentadoras e as de ligações entre bairros,

caso a exigência de passar pelo centro da cidade não fosse aceita. Quanto a estes dois modelos de linhas, os kombeiros exigiam que estas fossem definidas a partir do reconhecimento das 35 linhas que já existiam.

Esses kombeiros também solicitavam a autorização para que 1200 veículos de pequeno porte circulassem no Recife; que a permissão não fosse precedida de uma licitação pública; que o planejamento da operação do sistema tivesse a participação deles no que diz respeito à frota, itinerário, intervalo, tarifa e locais de embarque; bem como a permissão para que 940 veículos que rodavam na Região Metropolitana, operando em linhas intermunicipais, entrassem no Recife, desembarcando passageiros no Cais de Santa Rita e retornando com outros usuários para seus municípios de origem.

Kombeiros ligados ao Sindkombi acionaram o Ministério Público para solicitar uma ação de inconstitucionalidade contra a lei, argumentando que esta privava a população do direito de escolher em qual tipo de transporte público deseja andar e denunciando que o projeto foi votado às pressas na Câmara sem ter sido discutido com a população. Entretanto, o Ministério Público argumentou que a lei que regulamenta o Sistema de Transporte Complementar de Passageiros do Recife é constitucional, frustrando a expectativa dos kombeiros de ver impugnados os artigos da legislação que impedem a livre concorrência entre ônibus e alternativos.

A tensão entre os kombeiros e a prefeitura ficou maior, quando esta, no mês de maio de 2003, divulgou o número de veículos e de linhas do Sistema Complementar, o que não havia feito antes, quando da apresentação do projeto. Assim, de acordo com a proposta inicial apresentada, dos 2.000 veículos que circulavam na capital, apenas 207 seriam regulamentados e integrariam o sistema, o que representava 11% dos veículos que estavam em circulação. Estes veículos operariam em 23 linhas, cujos itinerários foram criados para o novo sistema, realizando exclusivamente a ligação entre bairros e alimentando os ônibus. A espacialização destas linhas e a quantidade de veículos foram definidos a partir da divisão da cidade em três áreas: a) Norte – onde se previa a operação de 112 veículos de pequeno porte em 12 linhas interbairros e três linhas alimentadoras; b) Oeste – Nesta área deveriam circular 75 veículos em seis linhas interbairros; c) Sul – A operação dar-se-ia através de 20 veículos, realizando apenas duas linhas interbairros.

Posteriormente, a prefeitura definiu que 252 veículos iriam integrar inicialmente o Sistema Complementar proposto para o Recife, cuja operação realizar-se-ia em 26 linhas, conforme explicitado no **Quadro 1** e especializadas no mapa do **Anexo 2**, na página 178. Estabeleceu-se ainda que a tarifa a ser cobrada seria baseada no anel A do STPP, que, na época, custava R\$ 1,30.

A prefeitura contou com o apoio do governo do estado de Pernambuco, o qual também elaborou um projeto para regulamentar um sistema complementar no âmbito metropolitano. A proposta de criação de um Sistema Complementar de Transporte Metropolitano foi apresentada pela EMTU em maio de 2003, sendo este sistema instituído pelo Decreto Estadual N° 25.654, de 15 de julho de 2003. Similar ao plano da Prefeitura do Recife, o projeto concebe o sistema operado por veículos de pequeno porte como complementar ao sistema convencional. De acordo com a proposta, estes veículos não deverão utilizar as faixas e vias exclusivas para ônibus, sendo criadas paradas diferenciadas para os mesmos, sempre que se fizer necessário, não entrarão nos Terminais Integrados, terão tarifas variadas pré-estabelecidas pela EMTU e deverão assegurar benefícios como a gratuidade a idosos e pessoas com deficiência bem como a meia passagem aos estudantes. Neste sistema deverão operar exclusivamente veículos de pequeno porte, com capacidade entre 16 e 20 passageiros sentados, inclusive o cobrador, e com idade máxima de três anos. A escolha dos operadores dar-se-á através de licitação.

As linhas farão ligação entre municípios adjacentes, exceto Recife (Centro Expandido e Corredores, conforme estabelecido na Lei 16.856/2003) e linhas do STPP/RMR com demanda compatível para equipamento de pequeno porte. A definição dessas linhas levou em consideração a compatibilidade do veículo com a demanda de cada área e a viabilidade operacional, econômica e social desse novo sistema. De acordo com o projeto, o transporte de passageiros em linhas intermunicipais será realizado através de 112 veículos, operando em oito linhas, conforme explicitado no **Quadro 2**.

As propostas de regulamentação da atividade deixaram bastante insatisfeitos os kombeiros, que vinham, desde o início do processo, pressionando o Poder Público Municipal para que fossem atendidas as suas reivindicações. Os operadores do

Quadro 1

LINHAS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE COMPLEMENTAR DE PASSAGEIROS DO RECIFE

TIPOS DE LINHAS	FROTA PREVISTA
Linhas Interbairros	N.º Veículos
Alto do Caeté / Casa Amarela (Via Av. Norte)	08
Alto Jardim Progresso / Casa Amarela (Via Av. Norte)	06
Alto Buriti / Casa Amarela (Via Nova Descoberta)	08
Córrego do Comissário/ Casa Amarela (Via Vasco da Gama)	06
Córrego do Boleiro / Casa Amarela (Via Vasco da Gama)	06
Alto Nossa Senhora de Fátima / Casa Amarela	06
Campo Grande / Casa Amarela	14
Dois Unidos/ Torre (Via Casa Amarela)	17
Campo Grande/ Jaqueira	10
Campo Grande/ Afogados	18
Cajueiro/ Entrocamento	12
Torreão/ Cordeiro	10
Vila São Miguel/ Afogados	06
Jardim São Paulo/ Santa Luzia	14
Engenho do Meio/ Afogados	16
Torre/ CDU	16
Jardim Uchôa/ Boa Viagem	16
San Martin / Coqueiral	16
Lagoa do Araçá/ Boa Viagem	14
Shopping Recife/ Setubal	11
UR7/ CDU	10
TOTAL	240
Linhas Alimentadoras	N.º Veículos
Alto do Rosário (Via Córrego do Curió)	03
Alto do Rosário (Via Alto da Esperança)	02
Sítio dos Macacos/ Macaxeira	03
Dancing Days / Pinheiros	02
Conjunto Residencial Jardim Primavera/ Jordão Baixo	02
TOTAL	12

Fonte de Dados: www.recife.pe.gov.br/pr/servicospublicos.html Acesso em: 25-05-2003
Elaboração: Diana Souza

Quadro 2

REDE BÁSICA PROPOSTA PARA O TRANSPORTE COMPLEMENTAR NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

LINHAS	EXTENSÃO (Km/vg)	INTERVALO ENTRE VIAGENS (Em minutos)	TEMPO DE ROTAÇÃO (Em minutos)	FROTA PREVISTA (N.º de Veículos)
Ipojuca/Cabo	43,46	05	80	16
Ponte dos Carvalhos/Barra de Jangada	15,45	05	32	07
Igarassu/Nova Cruz	37,42	10	80	08
Caetés/Paulista	26,20	05	85	17
Chã de Cruz/São Lourenço/Camaragibe	45,66	10	136	14
Moreno/Jaboatão	23,14	05	66	13
Abreu e Lima/Araçoiaba (via Estrada do Café)	82,00	15	170	12
Tiúma/Camaragibe	39,68	05	124	25
TOTAL	-	-	-	112

Fonte de Dados: www.emtu.pe.gov.br/index_transporte.htm
Elaboração: Diana Souza

transporte alternativo, que esperavam, no mínimo, a regulamentação de 600 veículos, ficaram indignados com a definição do número de veículos e linhas propostos pela prefeitura. O presidente do SindRecife, José Gonçalves da Silva, que desde o início do processo vinha apoiando a prefeitura e contendo os ânimos dos kombeiros contra possíveis protestos, afirmou ter sido traído, argumentando que os técnicos da prefeitura não consideraram nenhuma das 19 linhas interbairros onde os kombeiros já operavam. Por sua vez, o presidente do Sindkombi, Amauri Soares, também se manifestou contra a decisão da prefeitura, ressaltando a necessidade de uma negociação.

A partir da definição do número de linhas e veículos do novo sistema, delineiou-se também um conflito entre ambos os sindicatos, acirrado pelas divergências entre os seus diretores. De um lado, o presidente do Sindkombi acusava o presidente do SindRecife de traição, afirmando que este fez acordos indevidos com a prefeitura, traindo o interesse da maioria. Do outro lado, o presidente do SindRecife afirmava que o presidente do Sindkombi o acusava de traição injustamente, já que o traído foi ele, visto que apoiou o projeto, entretanto, não teve as linhas que já existiam, reconhecidas, conforme havia sido prometido. Estas divergências dificultaram a tomada de decisões, enfraquecendo os kombeiros quanto às estratégias a serem realizadas por estes para contestar a decisão da prefeitura quanto ao número de veículos e de linhas do Sistema

Complementar, não havendo um discurso coeso e uma única estratégia de ação dos kombeiros, cujo sentimento não se refletia nas declarações das lideranças.

Contudo, com o intuito de fazer a prefeitura rever a lei, os kombeiros desencadearam vários protestos na cidade. Na primeira manifestação, no dia 02 de junho de 2003, com o objetivo de mostrar a necessidade deste transporte na cidade e colocar a população contra a prefeitura, os kombeiros realizaram uma paralisação da atividade, ocupando uma das suas principais avenidas, onde houve confrontos entre aqueles e a Polícia Militar, com a prisão de alguns manifestantes. De diversos pontos da RMR partiram comboios de veículos em direção à Avenida Mascarenhas de Moraes, na Imbiribeira, local de concentração do protesto (**Foto 1**). Os kombeiros montaram ainda bloqueios em pontos estratégicos da cidade para impedir que outras kombis circulassem transportando passageiros.



Foto: Rodrigo Lobo. JC OnLine ,04-06-2003.

FOTO 1: Protesto dos kombeiros na Av. Mal. Mascarenhas de Moraes no dia 02 de junho de 2003.

Durante a manifestação, os kombeiros, que já haviam passado a circular na cidade com faixas pretas afixadas na traseira dos veículos, com frases contra o prefeito do Recife, João Paulo, demonstraram indignação através de gestos e protestos, cartazes, faixas e pinturas com frases contra ele, a quem chamavam de traidor, conforme retrata algumas frases:

João Paulo, nós éramos clandestinos, agora somos desempregados.

PT – Partido dos Traidores.

Prefeitura do Recife: trabalhando por um desemprego maior. (Esta frase faz alusão ao *slogan* da Prefeitura da cidade: “Prefeitura do Recife: Ação por uma vida melhor”, na primeira gestão (2001-2004) do prefeito João Paulo.

A imprensa notificou ainda que, durante o protesto ocorreram em algumas áreas da cidade depedrações de ônibus e o lançamento de bombas caseiras em alguns desses veículos, não se identificando, no entanto, se os indivíduos que realizaram esta ação eram ou não kombeiros.

Dias depois, o SindRecife arrependeu-se do primeiro movimento e decidiu fazer uma manifestação isolada, provocando o segundo protesto na cidade, no dia 11 de junho, quando os kombeiros interditaram com pneus em chamas vários eixos viários do Recife, como a Avenida Caxangá, a Avenida Recife, a Avenida José Rufino (em Tejipió) e a II Perimetral (em Peixinhos), confrontando-se com a Polícia Militar (**Foto 2**).



Algumas kombis também se instalaram no centro da cidade, na Ponte Princesa Isabel, interditando a Rua da Aurora e a Rua Princesa Isabel e, depois seguiram em carreta até a Prefeitura do Recife, onde pretendiam fazer uma negociação, para tentar reverter a posição da Prefeitura quanto à limitação do número de veículos (252) que

poderiam circular na capital, enfatizando que o número estabelecido deixaria muitos deles desempregados e exigindo uma regulamentação de no mínimo 800 veículos.

Durante a manifestação, a imprensa registrou vários atos de vandalismo, com a radicalização de alguns kombeiros, que queimaram ônibus, furaram pneus e apedrejaram janelas e pára-brisas destes veículos. A partir da apreensão de rádios interlocutores usados pelos manifestantes, a Secretaria de Defesa Social divulgou a gravação de um diálogo entre kombeiros, no qual um dos interlocutores dava a ordem para que se comesçassem a “explodir os ônibus”. A fita foi encaminhada ao Instituto de Criminalística para ser submetida a uma perícia de identificação de vozes, tendo como principais suspeitos lideranças dos kombeiros, o presidente do SindRecife e o diretor de comunicação do mesmo sindicato. Estes, no entanto, negaram as acusações de que estariam incitando os kombeiros a queimar ônibus na cidade durante o protesto.

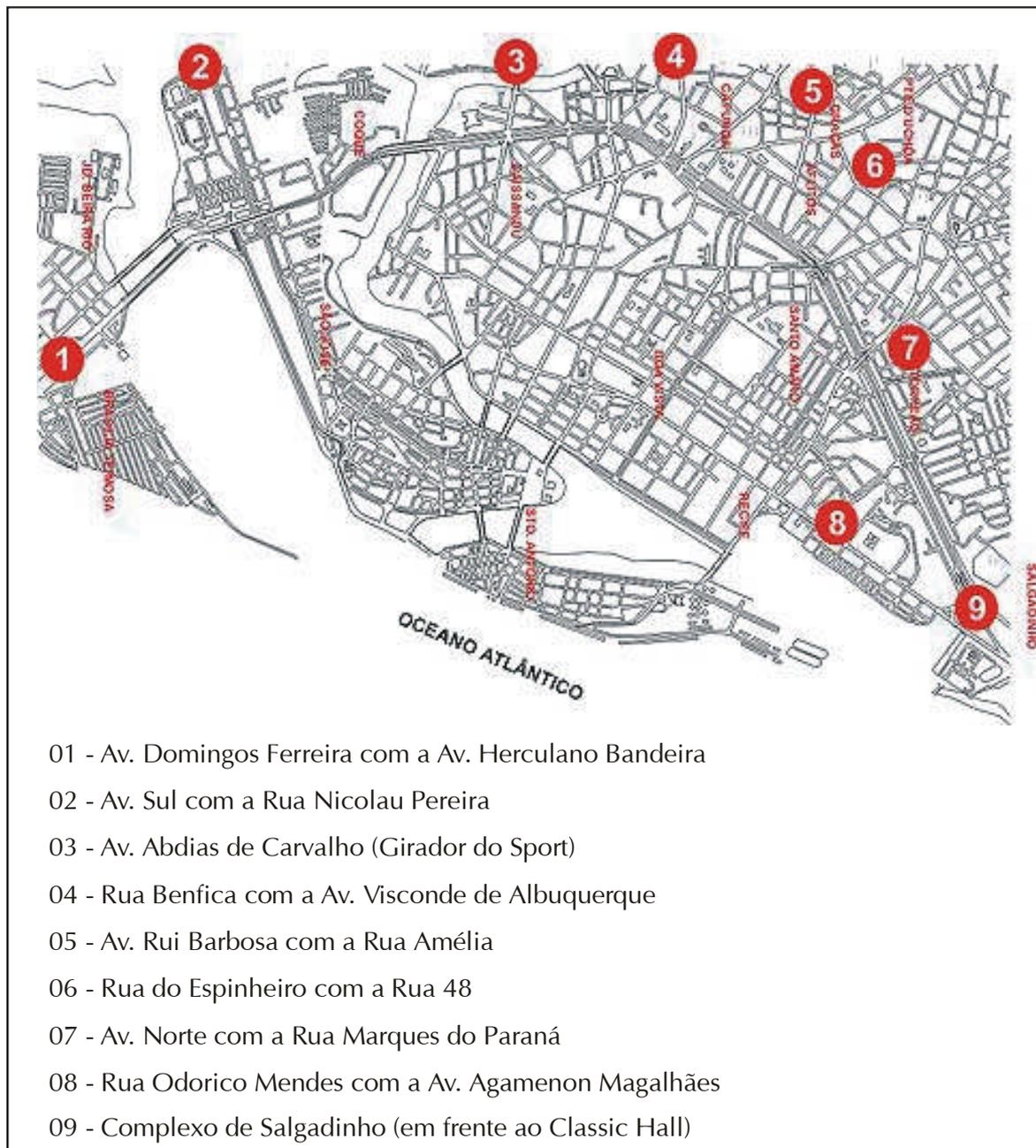
As manifestações, entretanto, foram contidas pela Polícia Militar, que dispersou os vários focos de protesto na cidade e monitorou constantemente os kombeiros em frente à Prefeitura, impedindo-os de entrar na sede do Governo Municipal. Acuados, os kombeiros, que esperavam uma resposta da Prefeitura, não foram atendidos.

Apesar dos dois protestos realizados na cidade, os kombeiros não conseguiram reverter a posição da Prefeitura do Recife quanto ao número de veículos e linhas do Sistema Complementar, cujas etapas de implantação iniciaram-se no mês de julho de 2003. Assim, de acordo com a lei que implantou este novo sistema, no qual os veículos não podem circular no centro expandido – área compreendida entre a Av. Agamenon Magalhães e o Marco Zero - e nem nos principais corredores de ônibus, a prefeitura, com o intuito de retirar as kombis e vans em circulação na cidade, adotou como estratégia a implantação de bloqueios, que foram gradativamente se ampliando e fechando o Recife, e depois outros municípios metropolitanos à realização da atividade do transporte alternativo.

Inicialmente, a partir do dia 14 de julho de 2003, as kombis e vans foram proibidas de circular no centro expandido do Recife. Para impedir a entrada destes veículos à área restrita, foram instalados nove pontos de bloqueio nos acessos ao centro expandido, em sete bairros da cidade, conforme explicita a **Figura 2**, onde havia em cada um deles técnicos da EMTU e da CTTU e policiais militares.

Figura 2

PONTOS DE BLOQUEIO NOS ACESSOS AO CENTRO EXPANDIDO DO RECIFE



Fonte: www.emtu.pe.gov.br/index_transporte.htm Acesso em: 16-09-2003

Nestes pontos de bloqueio, realizou-se, inicialmente, de 12 a 14 de julho de 2003, durante um final de semana, uma campanha educativa, que consistia em parar as kombis e vans e entregar panfletos aos motoristas e passageiros, informando-os sobre

a proibição da circulação deste transporte pelo centro da cidade, campanha esta também realizada nos terminais de ônibus do Recife. Depois, estes pontos de bloqueio, a partir do dia 15 de julho, serviriam como barreiras para impedir o acesso das kombis e vans ao centro, sendo estes veículos obrigados a retornarem ou desviarem a partir desses locais, com a apreensão e multas àqueles que os ultrapassassem.

A partir destes pontos de bloqueio, o passageiro que desejasse continuar o percurso ao centro da cidade era encaminhado por um dos fiscais da EMTU para pegar ônibus, que transportavam o passageiro até o centro gratuitamente, sejam aqueles disponibilizados para realizar tal operação como aqueles do próprio sistema convencional. A operação se estendeu do dia 14 a 26 de julho. Depois deste período, aqueles que viessem de kombi até os bloqueios, se desejassem seguir a viagem, teriam de pagar mais uma passagem no ônibus. A estratégia da prefeitura e da EMTU era a de vencer o usuário das kombis pelo bolso e, na seqüência, afetar ainda mais a renda dos operadores do transporte alternativo.

Revoltados com o fechamento do centro expandido do Recife às kombis e vans, os presidentes do Sindkombi e do SindRecife organizaram o terceiro protesto na cidade, ocorrido no dia 15 de julho. Neste dia, foram organizadas duas passeatas em direção ao centro da cidade, lideradas, respectivamente, pelo SindRecife e pelo Sindkombi: uma saía da Praça Oswaldo Cruz, no bairro da Boa Vista, e a outra, saía do Complexo de Salgadinho, em Olinda, seguindo pela Avenida Cruz Cabugá até a Avenida Conde da Boa Vista. Nesta avenida, pelas imediações da Rua do Hospício, as duas passeatas se uniram e os manifestantes, gritando em coro: “Aha – uhu, a cidade é nossa!”, dirigiram-se para a Ponte Duarte Coelho. Enquanto as lideranças pretendiam seguir com todos para o Palácio do Campo das Princesas, com o intuito de abrir uma negociação com o Governo do Estado, os kombeiros queriam permanecer no local e enviar apenas uma comissão para tentar negociar, interditando a ponte e duas principais avenidas do centro do Recife durante meia hora, para depois seguir com as lideranças.

Ao tomarem conhecimento de que a comissão de negociação não seria mais recebida pelo Governo, os kombeiros voltaram à Ponte Duarte Coelho, interditando mais uma vez a Avenida Conde da Boa Vista e uma das faixas da Avenida Guararapes, que, na tarde do dia 15 de julho, transformaram-se num palco de confronto direto entre

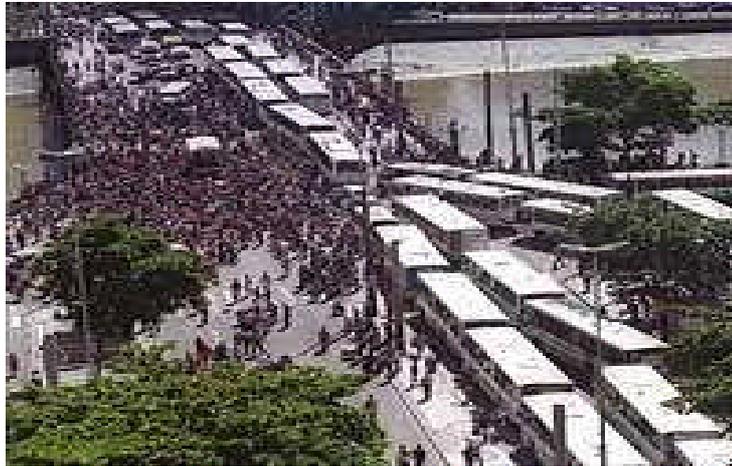
os kombeiros e a Polícia Militar, que, de um lado, disparava tiros para o alto e bombas de efeito moral para conter os manifestantes, e os kombeiros, de outro lado, jogavam pedras nos policiais e ainda paravam os ônibus, obrigando os passageiros a descerem **(Fotos 3 e 4)**.

Os protestos resultaram num dia de caos no trânsito da cidade do Recife e de municípios situados ao norte da Região Metropolitana, com grandes congestionamentos, além dos transtornos no centro da cidade, provocando pânico nas pessoas que trabalhavam ou passavam pela área do confronto e causando o encerramento do expediente na maior parte do comércio. Embora as passeatas tenham sido organizadas, a falta de sintonia entre os líderes e os kombeiros ficava explícita, tendo em vista que as lideranças apelavam para que não houvesse confronto com a polícia, ao passo que parte dos kombeiros parecia estar disposta a tudo, demonstrando não possuírem liderança.

A despeito do protesto dos kombeiros, a Prefeitura do Recife e o Governo do Estado não cederam às pressões. Pelo contrário, reforçaram ainda mais a fiscalização, acrescentando mais uma hora ao trabalho dos fiscais nos pontos de bloqueio, já que alguns kombeiros estavam entrando no centro expandido após às 19:00h, horário em que estes bloqueios estavam sendo retirados, e iniciaram uma operação móvel, sobretudo à noite, na área restrita para flagrar e multar aqueles que estivessem realizando o transporte remunerado de passageiros.

E novamente, os kombeiros, depois de sucessivas demonstrações de desunião e desorganização das últimas manifestações, voltaram a protestar na cidade pela quarta vez. Desta vez, buscando o apoio na estratégia de luta dos sem-terra e dos sem-teto, permitindo que o Movimento Terra, Trabalho e Liberdade – MTL - assumisse praticamente todo o comando da manifestação, dando-lhe uma forte conotação política. Assim, no dia 23 de julho, os kombeiros se instalaram em frente ao prédio da Prefeitura do Recife, interditando-o, pretendendo ficar acampados até que o Governo Municipal decidisse cancelar os bloqueios ao centro expandido e ampliar de 252 para 1200 o número de veículos a serem regulamentados.

Os manifestantes começaram a chegar à sede da prefeitura na madrugada do dia 23 de julho e, depois, lentamente, kombeiros de diversas áreas do Recife e Região Metropolitana foram chegando e se instalando na Avenida Martin Luther King, onde se



situa a sede da prefeitura, fechando as duas pistas desta via. Durante a manhã, o protesto transcorreu pacificamente, sem haver confrontos entre os kombeiros e a Polícia Militar, como ocorrera nos últimos protestos. À tarde, o movimento foi reforçado com a chegada de kombeiros da Zona da Mata e de municípios do Grande Recife e por integrantes do MTL. Embora os kombeiros parecessem preparados a permanecerem no local, na madrugada do dia 24 de julho, foram retirados pacificamente da Prefeitura, o que representou mais uma manifestação fracassada em menos de dois meses.

Durante o dia de protesto, em outras áreas da cidade ocorreram algumas ações isoladas, com a prisão de pessoas ligadas ao transporte alternativo. Registraram-se casos em que indivíduos interceptavam veículos do transporte alternativo, obrigando passageiros, motoristas e cobradores a descerem e esvaziavam os pneus destes veículos; alguns ônibus tiveram os vidros das janelas e pára-brisas quebrados por pedradas. No decorrer do mês de julho, vários atos de vandalismo foram registrados, amedrontando, de certa forma, a população, que geralmente estava contrária à radicalização dos kombeiros e, por isso, muitas vezes, não os apoiando.

Transcorridas duas semanas de bloqueios instalados na cidade para impedir o acesso de kombis e vans ao centro, a nova realidade estava consolidada. Gradativamente, a demanda de passageiros nas barreiras foi ficando cada vez menor, assim como o número de veículos do transporte alternativo também diminuía. Estrategicamente, a EMTU reforçou a frota de ônibus para acompanhar o crescimento da demanda a partir da retirada das kombis. Apesar disso, os usuários do transporte alternativo, obrigados a descerem das kombis e embarcarem em ônibus para seguir viagem, ficaram revoltados com a medida. A ausência das kombis no centro causou transtornos não só aos usuários que costumavam usar este transporte, quanto àqueles que utilizavam o transporte por ônibus. A estratégia da EMTU provocou reclamações por parte da população, que se queixava dos ônibus lotados e da demora nas paradas, embora a EMTU houvesse reforçado a frota e disponibilizado ônibus gratuitamente para quem ficasse nos bloqueios. Entretanto, se por um lado, a maior parte da população usuária de transporte coletivo reprovava a restrição ao transporte alternativo, por outro, os motoristas de carros particulares comemoravam os bloqueios às kombis e vans ao centro.

Mesmo diante da medida, muitos kombeiros ainda insistiam em circular até as barreiras, readaptando as suas rotas aos pontos de bloqueio, levando passageiros que ficassem por estas imediações. Assim, muitas kombis que vinham de municípios e localidades a oeste da cidade, como Camaragibe e outros bairros do Recife, por exemplo, terminavam suas rotas no bairro da Madalena, onde havia se instalado um dos pontos de bloqueio. Os kombeiros, no entanto, foram migrando para outras áreas da cidade e para outros municípios metropolitanos como Olinda e Jaboatão.

Diante do fracasso dos quatro protestos realizados contra a regulamentação do Sistema Complementar, os kombeiros decidiram bombardear a Prefeitura do Recife com ações judiciais para inibir as determinações desta quanto ao novo sistema. As lideranças também tentaram se fortalecer, criando um comando único de luta para acabar com as divergências entre si e intensificar o movimento para derrubar a lei que regulamenta o Sistema Complementar. Neste sentido, os presidentes do Sindkombi e do SindRecife, buscando mais forças e uma maior articulação para pressionar o Poder Executivo, criaram o **Movimento do Transporte Alternativo – MTA**, reunindo além destes dois sindicatos, associações da Região Metropolitana e do interior num só movimento.

Sabendo que a Prefeitura do Recife cogitava oferecer um serviço de transporte feito por microônibus, o MTA ainda apresentou na Câmara de Vereadores uma proposta de um novo sistema de transporte de luxo, cujo serviço seria direcionado às classes média e média-alta, intitulado Serviço de Transporte Público Seletivo Urbano do Recife, que seria realizado apenas por microônibus, teria tarifa 20% superior à cobrada pelo sistema convencional e circularia nos principais corredores viários da cidade, podendo este transporte ser operado por operadores que realizavam o transporte alternativo. No entanto, a proposta dos kombeiros fora refutada, visto que, o Governo Municipal estuda a proposta de implantação de um serviço de transporte feito por microônibus, no entanto, este sistema deverá ser realizado pelas empresas de ônibus. Destaque-se que, este serviço ainda não foi implantado.

Todas as tentativas dos kombeiros para reverter as posições da Prefeitura do Recife e do Governo do Estado quanto ao Sistema Complementar foram frustradas. Eles não conseguiram abrir nenhum canal de negociação com os Governos Municipal e Estadual. Na verdade, durante todo o processo de implementação do novo sistema, os

kombeiros demonstraram que não estavam preparados para planejar estratégias de manifestação, havendo uma falta de sintonia tanto entre as próprias lideranças quanto entre estas e os operadores da atividade.

Enquanto os kombeiros tentavam se articular para traçar novas estratégias a fim de reverter o processo de regulamentação, a Prefeitura do Recife dava prosseguimento às etapas de implantação do novo sistema, iniciando, no começo do mês de agosto, o processo de licitação para selecionar os operadores que nele operariam. Apenas 213 pessoas levaram suas propostas para serem avaliadas. A baixa procura de candidatos levou a prefeitura a abrir outra concorrência pública para tentar preencher as 252 vagas do novo sistema. As lideranças dos kombeiros ainda tentaram articular um boicote à licitação, sugerindo que fossem queimados os editais e os documentos dos licitantes. Entretanto, não houve mobilização suficiente para levar o boicote adiante e, saliente-se que, a presença da Polícia Militar, inclusive do Batalhão de Choque, e da Guarda Municipal intimidou qualquer iniciativa de protesto.

No mês de setembro de 2003, a Prefeitura do Recife e o Governo do Estado realizaram uma força-tarefa, envolvendo agentes da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife – CTTU, do Batalhão de Policiamento de Trânsito – BPTTran, do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e da EMTU, com o intuito de impedir que os veículos do transporte alternativo utilizassem as paradas de ônibus para embarque e desembarque de passageiros. A ação, que tinha caráter educativo, denominada “Operação Parada Limpa”, iniciou-se no dia 18 do referido mês, pelo Largo da Paz, em Afogados, uma das áreas de expressivo comércio da cidade, e seria estendida posteriormente para outras localidades: Avenida Caxangá (próximo ao viaduto da BR - 101), Boa Viagem (*Shopping Recife* e *Clinical Center*) e Encruzilhada (Largo da Encruzilhada e Avenida Norte), locais que receberam um maior número de veículos do transporte alternativo depois que foram instalados os pontos de bloqueio nos acessos ao centro expandido do Recife.

A “Operação Parada Limpa”, entretanto, não surtiu o efeito desejado no Largo da Paz, já que os kombeiros, em sua maioria, deixaram de fazer terminal ao lado das paradas de ônibus, passando a ocupar o lado da praça do Largo que não possuía paradas instaladas. Dias depois, enquanto a operação era transferida para o bairro de Boa Viagem, os kombeiros voltaram a fazer embarque e desembarque de passageiros

nas paradas dos ônibus, visto que parte da fiscalização não permaneceu no local nos dias úteis.

O próximo passo para a implantação do novo sistema foi dado quando se ampliou a área de restrição à circulação das kombis e vans para toda a cidade do Recife, instalando-se, conforme exposto na **Figura 3**, seis pontos de bloqueio em corredores localizados nos limites da capital com os municípios de Jaboatão dos Guararapes, Olinda e Camaragibe, funcionando com barreiras fixas para impedir a passagem de kombis e vans, e onze pontos de controle em locais estratégicos, cuja função era a realização de uma fiscalização móvel, com agentes circulando pelos principais corredores da área. Inicialmente, realizou-se uma campanha educativa durante um final de semana, nos dias 01 e 02 de outubro de 2003, similar a que foi realizada quando da restrição do transporte alternativo ao centro, e, a partir do dia 03, aqueles veículos que realizassem a atividade na cidade seriam apreendidos e multados. Para garantir tal operação foi colocado nas ruas um efetivo de 272 homens da Polícia Militar.

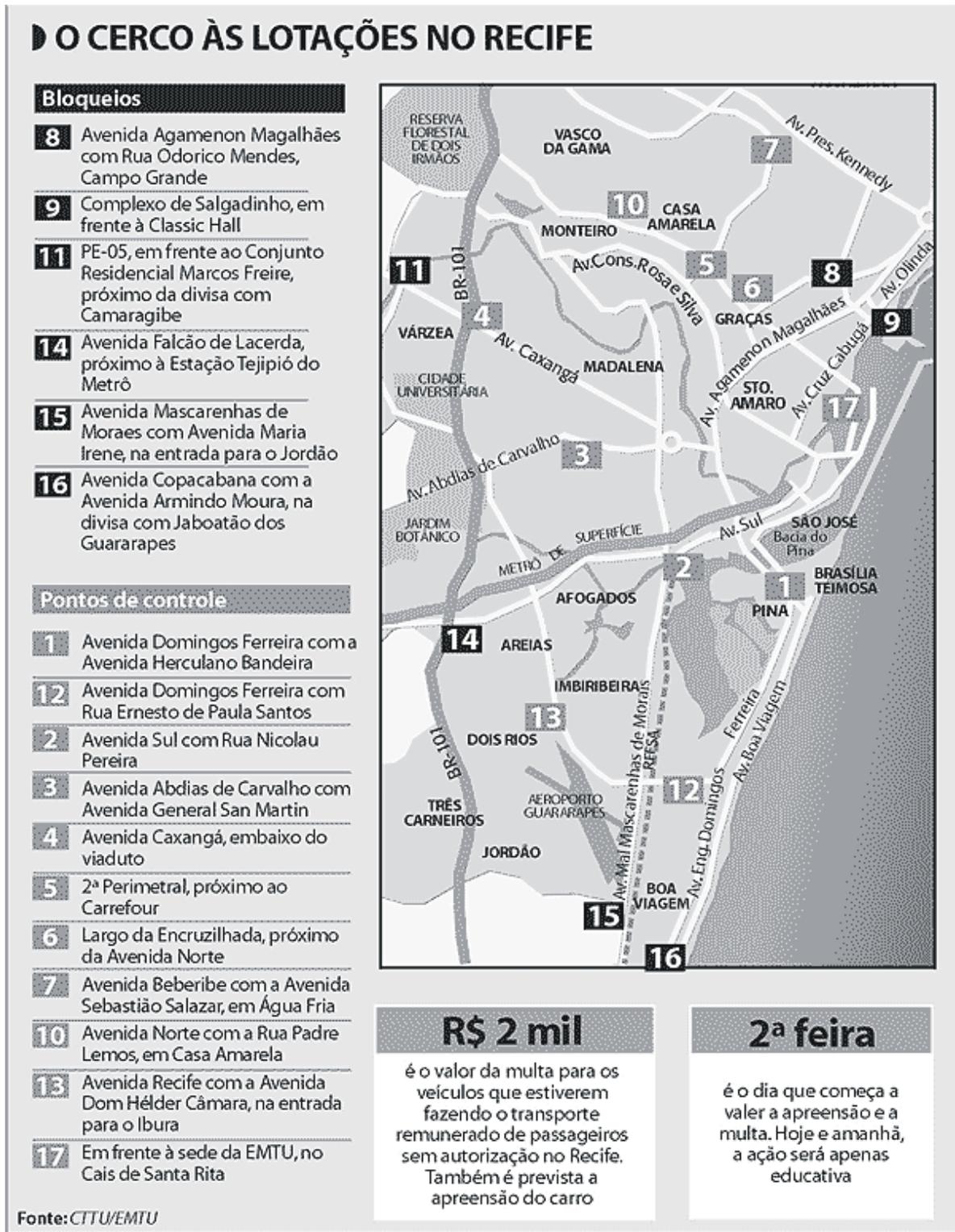
Simultaneamente, parte do Serviço de Transporte Complementar de Passageiros entrou em operação de fato no dia 03 de outubro, na Zona Norte da cidade, cujos veículos seriam escoltados pela Polícia Militar para garantir que os operadores se sentissem seguros, já que haviam sido ameaçados por operadores do transporte alternativo, quando iniciavam a atividade no dia primeiro de outubro.

Embora a EMTU tenha aumentado parcialmente a frota de ônibus, colocado novos veículos em circulação e reforçado algumas linhas existentes, além de criar algumas novas linhas para o sistema coletivo por ônibus, isto não demonstrou ser suficiente para suprir a demanda, sobretudo nos horários de pico. A população continuou reclamando da longa espera pelos ônibus, os quais ainda passavam muito cheios.

Na realidade, a dinâmica de funcionamento do transporte alternativo é outra, diferente da dos ônibus. Aumentar a frota de ônibus para substituir as kombis e vans não foi o suficiente para atingir aos anseios daqueles que utilizavam estas micro-unidades de transporte: rapidez, frequência, pequenos deslocamentos e, mesmo que não fossem tão confortáveis, os passageiros em geral iam sentados.

Figura 3

BLOQUEIOS E PONTOS DE CONTROLE PARA IMPEDIR A CIRCULAÇÃO
DAS KOMBIS E VANS NA CIDADE DO RECIFE



Fonte: <http://jc.uol.com.br/jornal/noticias/ler.php?codigo=70596&canal=10&dth=2003-11-01#>

Apesar das informações que circulavam nos principais jornais locais a respeito da implantação do Sistema Complementar no Recife, a população, ficou surpresa quando as kombis e vans deixaram de circular pelo centro da cidade e pelos principais corredores viários. Esta medida foi contestada por grande parte da população.

Isto se deve ao fato de a população se referir à regulamentação do transporte alternativo, pensando numa legalização da atividade, com algum tipo de organização, assim como muitos kombeiros reivindicavam a regulamentação da atividade, ainda que pensassem em legalização. Esta é encarada apenas como um alvará de autorização que, a partir da data de sua emissão, evita apreensões e multas relativas à operação praticada. Não se pretende, com a mesma, promover mudanças no tipo de operação ou criar maiores responsabilidades fiscais. Em geral, os operadores do transporte alternativo tinham como objetivo o simples reconhecimento da atividade, para que a mesma operasse tal como se apresentava até 2003.

Quanto à questão do emprego, no âmbito da realização do projeto foram discutidas algumas formas de inserção daqueles que não fossem absorvidos pelo novo sistema. Neste sentido, a Prefeitura do Recife e o Governo do Estado, em uma iniciativa conjunta, realizaram um cadastramento dos operadores da atividade, com o intuito de criar um banco de oportunidades, verificando a possibilidade para a abertura de linhas de crédito, postos de trabalho e a realização de cursos de capacitação, para garantir alternativas de emprego e renda a estas pessoas.

Segundo a Prefeitura do Recife, a regulamentação do transporte complementar foi uma primeira fase de um amplo projeto que visa melhorar a qualidade do transporte público, sendo precedida de uma série de exigências às empresas do setor. Uma destas exigências, resultado de um acordo entre o Governo do Estado e a Prefeitura do Recife com os empresários de ônibus, é a de que estes se comprometeram a aproveitar aqueles operadores do transporte alternativo que não foram absorvidos pelo Sistema Complementar, à medida que fossem surgindo novas vagas nas empresas de ônibus.

Apesar das iniciativas dos Governos Municipal e Estadual para os que não conseguissem emprego no Sistema Complementar terem a opção de serem requalificados para outras atividades, ou participarem do programa de microcrédito do Governo Estadual, ou Banco do Povo, da Prefeitura do Recife, ou ainda serem

absorvidos pelas empresas de ônibus, o fato é que, a questão do desemprego foi bastante veemente face à implantação do STCP/Recife.

De acordo com Soares (2003), em matéria do Jornal do Commercio, segundo os sindicatos dos kombeiros cerca de 7500 pessoas ficariam sem ocupação na RMR devido à regulamentação do Sistema Complementar. No Recife, estimou-se quase 3500 pessoas sem ocupação, entre motoristas e cobradores, e, considerando o Grande Recife e a Zona da Mata, contabilizando os veículos que operavam linhas para a capital, o número poderia chegar a 4000 desempregados.

Difícilmente os operadores do transporte alternativo serão absorvidos pelo chamado setor formal da economia, tanto porque a qualificação desses indivíduos é insuficiente, quanto pelo próprio setor, que já está sufocado pelo baixo crescimento da economia brasileira. A perspectiva para estes operadores é a de que eles vivam de subempregos, seja como camelôs, vendedores de frutas, de água mineral entre outros artigos. Vale salientar ainda que, uma rede de segmentos ligada à atividade também foi prejudicada indiretamente, tais como postos de combustíveis, sobretudo os de gás veicular, lojas de pneus, oficinas e borracharias, além do comércio de lanches e almoços.

Algumas experiências no sentido de controlar a atividade já haviam ocorrido em alguns municípios da RMR, a exemplo de Paulista e Jaboatão dos Guararapes. No primeiro, o Poder Público concedeu permissões, que entraram em vigor em junho de 2002, para 580 veículos entre kombis, bestas e vans circularem no município. Entretanto, a delimitação das linhas para este sistema não era cumprida pelos kombeiros, que continuavam a circular nos trajetos dos ônibus. Havia ainda cerca de 400 veículos que circulavam na cidade sem integrarem este sistema.

Em Jaboatão, vigora desde 1998, o Sistema Complementar de Transporte Público de Passageiros – SCTPP, composto por 232 veículos. Similarmente ao que ocorria em Paulista, no município de Jaboatão as regras estabelecidas para o sistema complementar não eram cumpridas pelos kombeiros, que circulavam nos corredores dos ônibus e operavam linhas sem controle por parte do Governo Municipal. Em torno de 1400 veículos ainda circulavam sem estarem inseridos neste sistema complementar.

Embora, algumas experiências anteriores, como as mencionadas, não tenham resolvido a questão do transporte alternativo em alguns municípios metropolitanos,

decerto, no Recife, nunca houve uma proposta efetiva para este transporte, muito menos articulada aos demais municípios metropolitanos e à EMTU.

Sob forte fiscalização, a Prefeitura do Recife e a EMTU conseguiram, do mês de julho a novembro de 2003, retirar kombis e vans que até então circulavam na cidade. Os operadores do transporte alternativo, desde a proibição de circular no centro expandido, foram migrando para outros municípios metropolitanos, a exemplo de Olinda, onde o número de veículos da atividade duplicou e os kombeiros criaram mais de dez itinerários. Entretanto, consolidado o fechamento da cidade do Recife às micro-unidades alternativas, o cerco a estes veículos também foi se ampliando a outros municípios metropolitanos, através de pontos de bloqueio e fiscalização, como ocorreu em Olinda e Camaragibe. A Prefeitura de Olinda também fez licitação pública para implantar um Sistema Complementar, a exemplo do Recife. Paulista, entretanto, apenas concedeu autorizações para que os veículos operem.

CAPÍTULO 3

AS TERRITORIALIDADES FLEXÍVEIS DO TRANSPORTE
ALTERNATIVO NA CIDADE DO RECIFE: OS FLUXOS
DAS KOMBIS E VANS ENTRE A AVENIDA CAXANGÁ E
O BAIRRO DE BOA VIAGEM

3. TERRITORIALIDADES FLEXÍVEIS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO NA CIDADE DO RECIFE: OS FLUXOS DAS KOMBIS E VANS ENTRE A AVENIDA CAXANGÁ E O BAIRRO DE BOA VIAGEM

3.1 – Desvendando Caminhos entre a Avenida Caxangá e o Bairro de Boa Viagem

Com o intuito de analisar as territorialidades flexíveis do transporte alternativo na cidade do Recife, tomou-se como referencial de análise eixos urbanos que, a partir das imediações do viaduto da BR-101, na Avenida Caxangá, seguem cortando a cidade no sentido oeste-sul, estendendo-se até o bairro de Boa Viagem, compreendendo trajetos com extensão aproximada de 10 km (**Mapa 5**).

Buscando desvendar os caminhos entre a Avenida Caxangá, a partir do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem, nos quais se delinearam as rotas estabelecidas pelos operadores do transporte alternativo, objetiva-se, nesta parte do trabalho, caracterizá-los a partir dos usos que os margeiam, que identificam os potenciais fluxos no transcorrer dos trajetos, ressaltando os bairros que os mesmos cortam, as vias que a eles se relacionam e os grandes equipamentos comerciais, institucionais e residenciais que os permeiam.

De acordo com a divisão do Recife em Regiões Político-Administrativas – RPA's – instituídas nas décadas de 1980 e 1990, a partir da Avenida Caxangá, os trajetos cortam três das seis regiões em que atualmente se divide a cidade. Cada uma dessas seis RPA's é nomeada por um número, dividindo-se ainda em três microrregiões, compostas por um ou mais bairros. A partir dessas divisões, iniciando os trajetos pelas imediações da Avenida Caxangá, segue-se, no sentido oeste-sul, pelas RPA's 4, 5 e 6, passando, mais especificamente, entre as microrregiões 4.1 (*Iputinga*) e 4.3 (*Várzea*) e, entre esta última (já na *Cidade Universitária*) e a 4.2 (*Engenho do Meio* e *Torrões*), seguindo entre as microrregiões 5.1 (*San Martin*) e 5.3 (*Jardim São Paulo*), cortando a microrregião 5.2 (*Jiquiá, Estância, Areais* e *Caçote*) e passando entre as microrregiões 6.1 (*IPSEP, Imbiribeira, Boa Viagem*) e 6.2 (*Ibura*). (**Mapa 6**)

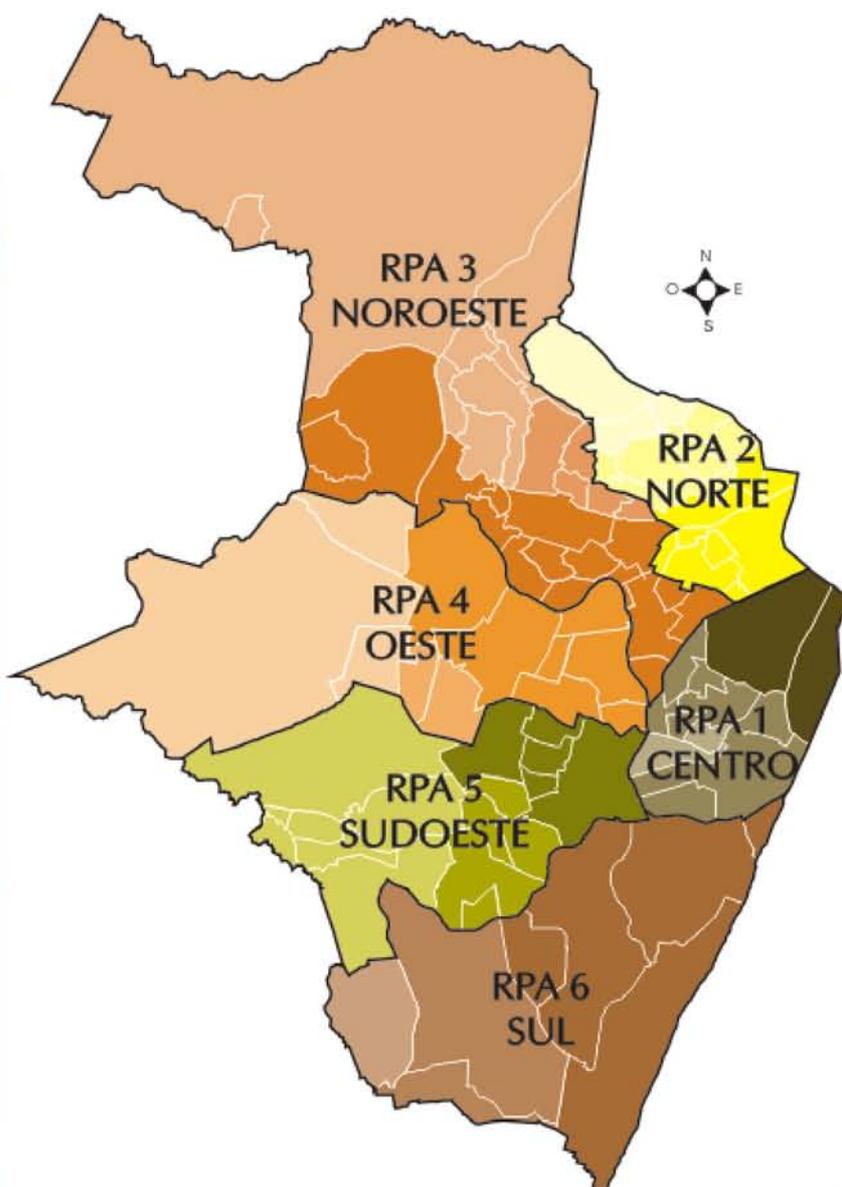
MAPA 5

TRAJETOS DAS KOMBIS E VANS AO LONGO DOS BAIRROS ENTRE A AVENIDA CAXANGÁ E O BAIRRO DE BOA VIAGEM



Elaboração: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Agosto, 2003

DIVISÃO DO RECIFE EM REGIÕES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS



RPA 1 - CENTRO
Microrregião 1.1
Recife Santo Amaro
Microrregião 1.2
Boa Vista Cabanga Ilha do Leite Paissandú Santo Antônio São José Soledade
Microrregião 1.3
Coelhos Ilha Joana Bezerra
RPA 3 - NOROESTE
Microrregião 3.1
Aflitos Alto do Mandú Apipucos Casa Amarela Casa Forte Derby Dois Irmãos Espinheiro Graças Jaqueira Monteiro Parnamirim Poço Santana Sítio dos Pintos Tamarineira
Microrregião 3.2
Alto José Bonifácio Alto José do Pinho Mangabeira Morro da Conceição Vasco da Gama
Microrregião 3.3
Brejo da Guabiraba Berjo de Beberibe Córrego do Jenipapo Guabiraba Macaxeira Nova Descoberta Passarinho Pau Ferro
RPA 6 - SUL
Microrregião 6.1
Boa Viagem Brasília Teimosa Imbiribeira IPSEP Pina
Microrregião 6.2
Ibura Jordão
Microrregião 6.3
Ibura de Cima / COHAB

RPA 2 - NORTE
Microrregião 2.1
Arruda Campina do Barreto Campo Grande Encruzilhada Hipódromo Peixinhos Ponto de Parada Rosarinho Torreão
Microrregião 2.2
Água Fria Alto Santa Terezinha Bomba do Hemetério Cajueiro Fundão Porto da Madeira
Microrregião 2.3
Beberibe Dois Unidos Linha do Tiro
RPA 4 - OESTE
Microrregião 4.1
Cordeiro Ilha do Retiro Ipatinga Madalena Prado Torre Zumbi
Microrregião 4.2
Engenho do Meio Torrões
Microrregião 4.3
Caxangá Cidade Universitária Várzea
RPA 5 - SUDOESTE
Microrregião 5.1
Afogados Bongi Mangueira Mustardinha San Martin
Microrregião 5.2
Areias Caçote Estância Jiquiá
Microrregião 5.3
Barro Coqueiral Curado Jardim São Paulo Sancho Tijipió Totó



Fonte: PCR, 2000
 Adaptação: Diana Souza
 Clélio Santos
 Data: Julho, 2003

Os trajetos se iniciam no cruzamento da Rua Emiliano Braga com a Avenida Prof. Moraes Rego, via marginal à BR-101, que se liga à Avenida Caxangá. Este ponto de partida se situa no bairro da Várzea, próximo aos limites deste com o da Iputinga. Tanto estes bairros quanto aqueles a eles próximos, como o da Caxangá, por exemplo, surgiram e se consolidaram a partir de um dos eixos radiais que ligava os agrupamentos urbanos mais afastados ao centro da cidade: a Estrada Nova de Caxangá, atual Avenida Caxangá, que teve seu primeiro trecho construído em 1842, compreendendo um percurso que partia do bairro da Madalena e terminava na povoação da Caxangá.

As áreas a que correspondem estes bairros eram originariamente ocupadas por engenhos de cana-de-açúcar, como o Barbalho, o Poeta, entre outros, que, com o passar do tempo, foram cedendo lugar à construção de moradias. Hoje estas áreas caracterizam-se pela predominância do uso habitacional, com destaque para equipamentos comerciais e de serviços, instalados às margens da Avenida Caxangá.

Esta avenida, com uma extensão de aproximadamente 6,5 km, destaca-se no tecido urbano da cidade, caracterizando-se como uma via de comércio e de serviços, apresentando várias áreas atrativas. Dentre estas, saliente-se aquela situada nas imediações de sua extremidade oeste, entre os bairros da Caxangá e Várzea, onde se destacam estabelecimentos como motéis, posto de gasolina, escolas, terminais de ônibus etc. Nesta área havia uma concentração de kombis e toyotas que se destinavam a municípios da Mata e Agreste. No bairro da Várzea, situa-se o terminal de ônibus da linha UR-7, e no da Caxangá, encontra-se um terminal de integração de transporte metropolitano, onde há a presença marcante de pequenos estabelecimentos comerciais ligados ao circuito inferior da economia, tais como barracas de lanches, fiteiros, entre outros. Esta área é identificada como uma das “Portas da Cidade”, onde se desenvolvem comércio e serviços para atender a uma demanda que extrapola os limites da cidade.

As áreas do bairro da Várzea foram as primeiras a se repartirem por diversos colonos, datando sua ocupação da primeira metade do século XVI. Como o próprio nome alude, o bairro é assim chamado por encontrar-se numa área de várzea, que se caracteriza como plana, baixa e ribeirinha. Nele há ainda algumas áreas livres, que correspondem a remanescentes de mata atlântica, compreendendo a chamada Mata da

Várzea¹. Nesta mata encontra-se situado o *atelier* de Francisco Brennand, um dos mais importantes artistas contemporâneos, que desenvolve trabalhos em cerâmica, bem como o Instituto Ricardo Brennand, onde existem um museu, uma pinacoteca e uma biblioteca, funcionando como um centro cultural de referência na cidade.

Uma outra concentração de comércios e serviços ao longo da Avenida Caxangá, dá-se nas confluências dos bairros da Várzea, Caxangá e Iputinga, próxima ao viaduto da BR-101, onde se destacam, às margens desta avenida, equipamentos de atração, tais como hospitais e clínicas, supermercado (Hiperbompreço), farmácias, posto de combustível, lojas de revenda de automóveis, que caracterizam esta área como um espaço metropolitano de comércio e serviço de grande fluxo. Estas redondezas representam também um ponto de convergência de transporte coletivo da BR-101 com a Avenida Caxangá.

Esta avenida, de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Recife de 1997, compõe um dos corredores de transporte metropolitano por integrar o sistema arterial principal da cidade, cuja principal função é atender ao tráfego no âmbito metropolitano e regional. Nela o volume de tráfego médio diário é de 70 mil veículos, divididos em cinco categorias: 76% de auto-passeio, 7% de táxis, 6% de veículos de carga e 10% de ônibus (GOMES, 2002).

A Avenida Caxangá comporta o maior corredor de transporte coletivo em linha reta de todo o estado de Pernambuco, possuindo, em seu canteiro central, faixas exclusivas para ônibus, onde circulam 38 linhas de ônibus, atendendo a uma demanda média de 163.575 passageiros/dia útil (GOMES, 2002).

Além do expressivo fluxo do transporte coletivo por ônibus, salienta-se ainda o intenso fluxo de veículos particulares e até 2003 a presença marcante do transporte alternativo ao longo desta via. Este transporte circulava tanto no sentido “subúrbio-cidade” quanto “cidade-subúrbio”, fazendo suas paradas ao longo da avenida e, muitas vezes, ocupando os corredores exclusivos para ônibus.

Nas imediações do viaduto da BR-101 com a Avenida Caxangá, que se configura como um centro de convergência e de dispersão de fluxos, há um intenso fluxo tanto de pessoas advindas de municípios da Mata e Agreste, como de municípios metropolitanos e de bairros próximos a estas imediações e daqueles localizados ao sul

¹ Esta mata é uma das Unidades de Conservação da cidade, segundo a Lei Municipal 16.176/96.

da cidade. Nesta área, estabeleceu-se vários pontos de concentração do transporte alternativo, com um expressivo número de kombis e algumas vans e toyotas, cujos operadores se “apropriavam” deste local para fazer ponto de parada para embarque e desembarque de passageiros (**Figura 4**).

Por estas redondezas, uma das concentrações do transporte alternativo ocorria no cruzamento da Avenida Caxangá com a BR – 101 Norte, na área de um posto de gasolina, de onde kombis e toyotas partiam, transportando passageiros para municípios da Mata e Agreste Setentrional, tais como Paudalho, Carpina, Limoeiro, Bom Jardim, Surubim etc. Algumas kombis também faziam ponto de parada em frente ao referido posto, realizando o transporte de passageiros com destino a municípios metropolitanos, como Camaragibe e São Lourenço da Mata e para outras localidades do Recife, a exemplo da UR-7, no bairro da Várzea.

Duas outras concentrações do transporte alternativo por kombis encontravam-se em paralelo ao viaduto da BR-101, no início da Avenida Prof. Moraes Rego, próximas à Avenida Caxangá. A primeira destinava-se aos conjuntos habitacionais (Curado I – II – III - IV) situados no bairro do Curado – e, a segunda, cujos veículos estavam mais presentes nos horários de pico ao longo da semana, destinava-se a municípios setentrionais das regiões da Mata e Agreste, como Carpina, Limoeiro. Havia também neste trecho um alinhamento de alguns automóveis que também transportam passageiros para o interior do Estado, para os municípios de Aliança, Timbaúba, por exemplo, e ainda a presença de alguns táxis.

Outra concentração, como já apontado anteriormente, ocorria no cruzamento da Rua Emiliano Braga com a Avenida Prof. Moraes Rego, através de kombis e algumas vans, sendo este o local de partida das kombis que faziam lotação para seguir ao bairro de Boa Viagem através de duas rotas: **Caxangá/Shopping/Boa viagem** e **Caxangá/Aeroporto/Boa viagem**. É a partir desta concentração do transporte alternativo, que se busca caracterizar os caminhos compreendidos entre Avenida Caxangá, nas imediações do viaduto da BR – 101, e o bairro de Boa Viagem, nos quais se estabeleceram as rotas do transporte alternativo para atender deslocamentos entre estas duas áreas da cidade.

FIGURA 4

LOCAIS DE LOTAÇÃO DE VEÍCULOS NAS IMEDIAÇÕES DA AVENIDA CAXANGÁ



Elaboração: Diana Souza
 Clélio Santos
 Data: Agosto, 2003

Partindo da Rua Emiliano Braga, seguindo no sentido oeste-sul, toma-se a Avenida Prof. Moraes Rego, que se estende paralelamente a BR-101, separando os bairros da Várzea e Iputinga, situando-se o primeiro ao lado direito desta via e, o segundo, ao esquerdo. Deste lado, a ocupação que margeia aquela avenida é marcada pela presença de estabelecimentos comerciais e de serviços, com destaque para motéis, escola de informática (IBRATEC), e ainda pequenos estabelecimentos comerciais fixos como barracas de lanche e almoço, de bebidas, um quiosque de vendas de passagens para o interior do Estado, que ocupam as calçadas no entorno da avenida.

Na margem direita da Avenida Prof. Moraes Rego também é marcante a presença de pequenos comércios, no entanto, com características ambulantes. A partir do cruzamento da Avenida Caxangá com a Avenida Prof. Moraes Rego, seguindo-se por esta via, destacam-se, ao longo das calçadas, barracas de frutas, de venda de espetinhos, de lanches (caldo-de-cana, água de coco), fiteiros, entre outros. Seguindo o trajeto, neste mesmo lado até as proximidades do bairro da Iputinga com a Cidade Universitária, as ocupações que o margeiam são marcadas pelo uso habitacional, com alguns pontos comerciais como posto de combustível e lava-jato.

Adiante, quando a Avenida Prof. Moraes Rego começa a cortar um trecho da Cidade Universitária, nas proximidades desta com o bairro do Engenho do Meio, encontram-se dois grandes equipamentos: o Hospital das Clínicas, situado ao lado direito da avenida, e o prédio da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, assentado à esquerda. Nas calçadas do hospital, instalaram-se pequenos estabelecimentos comerciais como barracas de lanche, fiteiros, ligados às atividades do circuito inferior da economia. Mais adiante, do lado esquerdo do percurso, tem-se a reitoria da Universidade Federal de Pernambuco e, no entorno desta, estão instaladas agências bancárias.

Nestas imediações, as áreas que margeiam a referida avenida apresentam uma ocupação predominantemente institucional, que se estende a todo o campus da Cidade Universitária. Esta designação deve-se ao fato de terem sido instaladas nesta área várias faculdades da Universidade Federal de Pernambuco, cuja construção se deu na década de 1950. No final desta década e início dos anos de 1960 o local começou a receber as primeiras faculdades. Esta área e as outras adjacentes a ela, que correspondem ao

bairro da Várzea, formam um dos pólos de atração da cidade, caracterizando-se pela presença de atividades como educação e cultura, atraindo e consolidando novas atividades de comércio, serviços e lazer.

Retomando o percurso, depois de cortar um trecho da Cidade Universitária, o trajeto continua pela Rua Visconde de São Leopoldo, que passa entre a Cidade Universitária, situada a sua margem direita, e o bairro do Engenho do Meio, assentado à margem esquerda. No entorno desse trecho, há algumas ocupações comerciais e residenciais e o terminal de ônibus do Engenho do Meio, situado em frente à Rua Prof. Luiz Freire, via que se liga à Rua Visconde de São Leopoldo. À medida que se penetra no bairro, vê-se uma predominância do uso habitacional, destacando-se a presença de vilas, como a Vila do Engenho do Meio e a Vila Redenção. Esta última compõe uma das Zonas Especiais de Interesse Social² da cidade.

Próximo ao terminal de ônibus do Engenho do Meio, também havia uma concentração de kombis, que partiam do referido bairro ao centro do Recife. Quando não se permitiu mais a entrada destes veículos ao centro expandido, estas kombis se destinavam apenas até o bairro da Madalena e, depois, deixaram de circular devido à proibição das mesmas em todo o Recife.

Nas adjacências do bairro do Engenho do Meio com a Cidade Universitária e o bairro do Curado, encontram-se alguns equipamentos de uso institucional e educacional, que se destacam ao longo do trajeto à margem direita. Um destes equipamentos é a Escola Técnica Federal de Pernambuco, implantada na década de 1970, e que hoje é o atual Centro Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco - CEFET-PE, localizado entre os limites da Cidade Universitária e os do Curado, ao adentrar-se pela Rua Prof. Luiz Freire. Os outros equipamentos são a 7ª Divisão do Exército, o Colégio Militar do Recife, ambos situados no bairro do Curado, limitando-se ao Engenho do Meio, na Rua Visconde de São Leopoldo, onde se destaca, ainda, um posto da Polícia Rodoviária Federal, situado mais à frente.

Ao findar da Rua Visconde de São Leopoldo, o trajeto continua por um trecho da BR -101, e logo, pela Avenida Recife, nas proximidades da BR-232 e Avenida

² “As Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) surgiram como uma designação da legislação urbanística para localidades desprovidas de oferta básica de infra-estrutura e serviços urbanos, ocupadas por uma população pobre, normalmente ameaçada pela instabilidade de uma posse da terra precária” (MARINHO, 1999, p. 13)

Engenheiro Abdias de Carvalho, vias que se ligam ao adentrar-se pela BR – 232, à margem esquerda do caminho, constituindo um dos corredores de transporte metropolitano, integrando uma das artérias principais da cidade.

À margem direita, à medida que se adentra pela BR-232, via que corta toda a extensão do bairro do Curado, destacam-se equipamentos militares, bem como vastas áreas que representam amenidades preservadas pela legislação urbanística, localizadas no ambiente de morros: Reserva Ecológica Mata do Curado e a Reserva Ecológica Mata Jardim Botânico, e ainda, o Distrito Industrial do Curado, onde se situam algumas indústrias de grande porte, e o Terminal Integrado de Passageiros – TIP. Embora no Curado se destaquem estes grandes equipamentos de uso não residencial, o uso habitacional predomina no bairro, com destaque para os conjuntos habitacionais citados anteriormente.

Pela margem esquerda, ao introduzir-se pela BR – 232, esta via corta todo o território do bairro de Torrões, indo ligar-se mais à frente à Avenida Engenheiro Abdias de Carvalho. Ao longo da referida rodovia, tem-se alguns estabelecimentos comerciais, mas em todo o bairro predomina o uso habitacional, destacando-se do lado esquerdo da BR-232 um núcleo de habitações, situado próximo aos limites dos bairros de Torrões com o do Engenho do Meio, que recebeu o nome de Roda de Fogo, em alusão a uma novela da Rede Globo de televisão assim intitulada, que integra a maior parte da ZEIS Torrões, e, do lado direito, a ocupação do Vietnã, que também é uma área ZEIS.

Seguindo pela Avenida Recife, à sua margem direita se encontra o Sindicato dos Policiais Rodoviários Federais do Estado de Pernambuco – SINPRF/PE, e mais adiante, a Associação Municipalista de Pernambuco - AMUPE. Nestas imediações, ressaltam-se dois grandes equipamentos urbanos que margeiam a Avenida Recife em meio a “espaços vazios”: a Companhia de Abastecimento e Armazéns Gerais do Estado de Pernambuco - CEAGEPE (antiga Central de Abastecimento Sociedade Anônima - CEASA), que recebe gêneros agrícolas de todas as partes do Estado, negociando-os para a área do Grande Recife, situada às margens da BR-101, no bairro do Curado, e, mais adiante, o prédio da Justiça Federal, situado à margem esquerda da avenida, já no bairro de San Martin.

Por estas redondezas, o trajeto continua pela Avenida Recife, eixo que se estende por aproximadamente 7km de extensão até as imediações do viaduto Tancredo

Neves, no bairro da Imbiribeira. As áreas no entorno desta avenida se caracterizam por serem de planície, cuja ocupação, tal como ocorrera em toda a planície do Recife, iniciou-se a partir do século XVI, com o surgimento de alguns engenhos como o Curado, o Tejipió e o Ibura, que seguiam as várzeas dos rios Tejipió e Jiquiá. Esta área de planície era ocupada por canaviais e aglomerados ligados à agricultura até o século XIX, quando se iniciou o seu processo de urbanização. A partir da década de 1940, com a implantação da Base Aérea do Recife, posteriormente Aeroporto Internacional dos Guararapes, iniciou-se uma nova dinâmica ocupacional ao longo da chamada Estrada Perimetral, atual Avenida Recife. A influência desse equipamento condicionou o surgimento das primeiras aglomerações urbanas ao longo desta via: a Vila da SUDENE, ocupada por funcionários desta instituição, e a Vila do IPSEP, cuja ocupação se deu por funcionários públicos estaduais.

Nas décadas de 1980 e 1990, iniciou-se um processo de adensamento populacional, impulsionado, sobretudo pelo governo, através da implantação de conjuntos habitacionais, tais como o Ibura, a Vila Cardeal e Silva e o Conjunto Residencial Ignez Andreazza. Ao longo deste eixo também se instalaram uma série de estabelecimentos e prédios, com destaque para o comércio atacadista, lojas, autopeças e motéis (SANTOS, C., 2002).

A Avenida Recife representa o principal eixo de ligação entre a zona sul e a zona oeste do Recife, sendo, portanto, uma das principais artérias da cidade, também compondo um corredor de transporte metropolitano. Esta via possui um volume de tráfego médio diário de 47 mil veículos, divididos em cinco categorias: 82% de auto-passeio, 6% de táxis, 9% de veículos de carga e 1% de ônibus. O transporte público de passageiros por ônibus realiza-se através de oito linhas de ônibus, que atendem a uma demanda média de 24.974 passageiros/dia útil (GOMES, 2002). Havia também, nesta avenida, um intenso fluxo das kombis e vans do transporte alternativo, que partiam das imediações do viaduto da BR-101, próximo à Avenida Caxangá.

Retornando às imediações da Justiça Federal, ao seguir pela Avenida Recife, esta via passa entre os bairros do Curado e San Martin e, mais adiante, entre este último e o de Jardim São Paulo. Estes últimos bairros possuem características predominantemente habitacionais, com destaque para equipamentos comerciais e de serviços ao longo do trajeto, tais como unidades da Fábrica Royal.

À direita do percurso, a Rua Senador Alberto Pasqualine dá acesso ao bairro de Jardim São Paulo e, à esquerda, situada quase que opostamente àquela via, encontra-se a Avenida João Cabral de Melo Neto (III Perimetral), que se liga à Avenida Recife, cortando o bairro da Estância e se estendendo pelo bairro do Jiquiá para se conectar mais à frente com a Avenida General San Martin, no bairro de San Martin. Ao adentrar-se pela Avenida João Cabral de Melo Neto, encontra-se, no bairro do Jiquiá, próximo aos de San Martin e Estância, o Parque do Jiquiá, uma ampla área desocupada, que, por sua importância histórica, foi protegida pela Lei 16.176/96, compondo uma das Unidades de Conservação da cidade. Nesta área, instalou-se, na década de 1930, uma torre para a atracação dos dirigíveis, que ficou conhecida como “Torre do Zeppelin”, sendo hoje a única existente no Brasil.

Voltando à Avenida Recife, um importante componente da estrutura viária da cidade passa por essas imediações: o ramal do metrô, que se estende perpendicularmente a esta avenida, passando por baixo desta, cortando os bairros de Jardim São Paulo, Areais, Estância e Jiquiá, respectivamente, no sentido oeste-centro.

A partir desses arredores, o trajeto continua pela Avenida Recife, tomando o viaduto Ulisses Guimarães, construído para facilitar o escoamento do tráfego no cruzamento desta avenida com a Avenida Dr. José Rufino, via que integra o sistema arterial principal da cidade, compondo também um dos corredores de transporte metropolitano, e, onde também se destacava a presença das kombis e vans. Após passar sobre aquele viaduto, na margem direita da Avenida Recife, já no bairro de Areias, avista-se o Makro, um grande equipamento comercial implantado na década de 1990.

Nas áreas que compreendem os bairros do Jiquiá, Estância, Areias e Caçote, pelas quais se passa agora, a tipologia habitacional predominante é de casas e vilas, tais como a Vila Cardeal e Silva e a Vila Tamandaré, no bairro de Areias, apresentando também alguns assentamentos populares, dentre estes, Zonas Especiais de Interesse Social, a exemplo de Jardim Uchôa, Beirinha e Capuá, em Areias, Rua do Rio/Iraque, no Jiquiá, e Caçote, no bairro de mesmo nome.

Em meio a esta tipologia, destaca-se, à margem esquerda da Avenida Recife, no bairro de Areias, um grande conjunto habitacional, que contrasta com as ocupações do entorno: o Conjunto Residencial Ignêz Andrezza. Este conjunto ocupa praticamente

um quarteirão, espreado num terreno de 300.000m², com seus 2464 apartamentos, onde residem aproximadamente 10.000 pessoas (SANTOS, C., 2002).

Próximos a este grande conjunto habitacional, destacam-se, também, ao longo da avenida, outros equipamentos urbanos de grande porte: um grande depósito de mercadorias desativado, de uma cadeia de supermercados, localizado à frente do conjunto, e o hospital público Pan de Areias, situado ao lado. Nas calçadas que margeiam o conjunto, próximo àquele hospital, saliente-se a presença de bares, lanchonetes e hortifrutigranjeiros, pequenos estabelecimentos cujas atividades estão vinculadas ao circuito inferior da economia.

Ressalta-se, ainda nestas proximidades, à esquerda da avenida, o Habib's, loja que compõe uma rede de *fast-food*, e a Empresa de Manutenção e Limpeza Urbana – EMLURB, no bairro do Caçote. Por estas imediações destacam-se ainda motéis e outros estabelecimentos comerciais de pequeno porte.

No transcorrer do trajeto pela Avenida Recife, segue-se agora pelas redondezas dos bairros do IPSEP e Ibura, passando entre estes, estando o primeiro situado à margem esquerda da avenida e, o segundo, à direita. Deste lado, um trecho próximo à avenida é marcado por algumas ocupações residenciais, assentadas numa área de preservação ambiental, que se prolonga por todo o norte do bairro do Ibura, limitando-se com os bairros de Areias e Caçote. Esta área apresenta alguns remanescentes de mata atlântica e manguezal, compondo uma das Unidades de Conservação da cidade, de acordo com a Lei 16.176/96, onde se encontra a Mata do Jardim Uchôa.

Adiante, tem-se a Avenida Dom Hélder Câmara, conhecida como a “Entrada do Ibura”, cuja construção facilitou o acesso ao bairro a partir da Avenida Recife. Um pouco mais à frente desta avenida, encontra-se instalado um equipamento comercial de uma rede de supermercados: o Bombreço, já se avistando por trás deste equipamento as áreas que compreendem o Aeroporto Internacional dos Guararapes.

À margem esquerda da Avenida Recife, no bairro do IPSEP, a ocupação dá-se por atividades ligadas ao comércio, que segue ao longo da avenida até a Rua Jean Emile Favre, importante via de articulação entre aquela avenida e o bairro do IPSEP, sendo conhecida, nas imediações em que se liga à Avenida Recife, como “Entrada do IPSEP”. Esta rua se estende por toda a extensão do IPSEP, indo conectar-se à Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, no bairro da Imbiribeira. Ao longo da Rua Jean

Emile Favre, destacam-se equipamentos comerciais tais como restaurantes, padarias, armazéns de construção, farmácias, e serviços como escolas, cursos de línguas, delegacia, consultórios e clínicas médicas, entre outros.

Ao adentrar-se pela Rua Jean Emile Favre, avista-se, à sua margem esquerda, uma ocupação por comércio e, por trás, encontra-se a Vila do IPSEP. À direita, predomina uma tipologia habitacional composta por prédios, que integram um conjunto habitacional, ao qual vulgarmente se denominou de “Chico City”, em alusão a um programa humorístico de televisão. À medida que se adentra pelo IPSEP, vê-se que todo o bairro é marcado pela presença de vilas, destacando-se ainda a Vila Maria Lúcia e a Vila Mauricéia.

Retornando por aquela rua à Avenida Recife, ao longo desta, até os limites do bairro do IPSEP com o da Imbiribeira, destaca-se ainda o comércio e, avista-se, por trás deste, os prédios que integram o conjunto habitacional Vila da SUDENE. O trajeto segue pela Avenida Recife, cortando esta vila e, em seguida, passando por um trecho do bairro da Imbiribeira, onde, à margem esquerda, destaca-se um grande estabelecimento comercial, que imprimiu à avenida características modernas: o *Shopping Outlet*.

Por estas redondezas, já nas proximidades do viaduto Tancredo Neves, segue-se ao bairro de Boa Viagem por duas ramificações: uma se estende, através de um pequeno tentáculo a partir da Avenida Recife, indo tomar a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes até imediações do Aeroporto Internacional dos Guararapes, um dos principais equipamentos de atração desta avenida, localizado no bairro do Ibura, mais especificamente nas confluências deste bairro com os da Imbiribeira e Boa Viagem, e a outra, segue passando sobre aquele viaduto, cortando a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, tomando a Rua Ernesto de Paula Santos e, em seguida, a Rua Visconde de Jequitinhonha, para chegar ao *Shopping Center Recife*, grande equipamento de atração da cidade, situado no bairro de Boa Viagem.

Tomando a primeira ramificação para chegar ao Aeroporto, passa-se por um trecho da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes. Esta avenida é composta por duas pistas, cada uma com quatro faixas, com fluxos nos sentidos Centro-Jaboatão e Jaboatão-Centro, e possui aproximadamente 6,5 km de extensão, que se prolonga, no

sentido centro-sul, por todo o bairro da Imbiribeira e passa entre os bairros do Ibura e Boa Viagem pelas imediações do Aeroporto.

Esta avenida se caracteriza predominantemente pelo uso comercial e de serviços. Nela ressaltam-se principalmente os setores automobilístico e alimentício, e ainda se fazem presentes estabelecimentos de lazer, saúde, educação, lojas, financeiro, construção e religioso. Neste contexto, destacam-se grandes lojas de material de construção, lojas de móveis de fábrica, autopeças, concessionárias, galpões, bancos e faculdades, e grandes equipamentos como o ginásio de esportes Geraldo Magalhães (“Geraldão”) e o próprio Aeroporto Internacional dos Guararapes.

Ao longo desta via encontram-se ainda, de forma espaçada, pequenos comércios como bancas de jogo do bicho, fiteiros, chaveiros, entre outros, com destaque para uma concentração de barracas de lanche em frente à praça do Aeroporto.

As ocupações de uso habitacional no entorno da avenida são muito espaçadas, quase inexistentes, o uso industrial é pouco expressivo, embora os existentes ocupem grandes espaços, e o institucional é marcado pela presença da Justiça do Trabalho e pelo Departamento de Estradas de Rodagem – DER/ PE.

A Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes também representa uma das principais artérias da cidade, compondo um dos corredores de transporte metropolitano. Ela se configura como uma dupla porta de entrada do Recife, dada a presença do Aeroporto e porque esta via recebe o fluxo da BR-101 sul. Nela, o volume de tráfego médio diário é de 37 mil veículos, que se dividem em cinco categorias: 79% de auto passeio, 5% de táxis, 9% de veículos de carga e 7% de ônibus, atendendo a uma demanda média de 152.006 passageiros/ dia útil (GOMES, 2002).

Nesta avenida havia também um expressivo fluxo das kombis do transporte alternativo, que faziam ponto de parada no giradouro que propicia a ligação desta avenida com a Rua Barão de Souza Leão, próximo ao Aeroporto, e também em frente a praça deste equipamento, que se destinavam às cidades ao sul da Região Metropolitana. Em geral, as kombis que no giradouro faziam ponto de parada eram aquelas advindas das imediações da Caxangá, de onde se inicia o trajeto percorrido, que seguiam a partir da Rua Barão de Souza Leão pelo bairro de Boa Viagem para retornarem ao ponto de partida.

Nestas redondezas, o Aeroporto e a Rua Barão de Souza Leão, via de transporte urbano secundária, que se liga à Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, próximo ao Aeroporto, estendendo-se pelo bairro de Boa Viagem, constituem uma das áreas de atração da cidade. Nesta rua se destacam, entre outros estabelecimentos comerciais, bares e restaurantes, e estabelecimentos de serviço, com destaque para hotéis e bancos. As instalações do Aeroporto também abrigam diversas lojas e serviços. Este estabelecimento passou por uma grande reforma, com o intuito de ampliar a pista, modernizar o terminal de passageiros e os seus equipamentos, criar mais estacionamentos, além de propiciar uma integração com o metrô, quando este tiver suas obras concluídas.

A expansão do metrô em paralelo à Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, cortando o bairro da Imbiribeira e seguindo entre este e o de Boa Viagem, integrando-se com outros sistemas de transporte, será fundamental para estas áreas, proporcionando a ligação com outras localidades da cidade.

Retornando às imediações do viaduto Tancredo Neves, a segunda ramificação se estende por este viaduto, tomando a Rua Ernesto de Paula Santos, e depois a Rua Visconde de Jequitinhonha em direção ao *Shopping Center Recife*. Na Rua Ernesto de Paula Santos e a sua paralela, Rua Ribeiro de Brito, concentram-se comércio e serviços diversificados, ressaltando-se hotéis e edifícios empresariais.

No transcorrer do trajeto pela Rua Visconde Jequitinhonha, destacam-se, no seu entorno, pequenos estabelecimentos comerciais e de serviços ligados ao circuito inferior da economia tais como salões de cabeleireiro, lanchonetes, fiteiros fixos nas calçadas, comércios ambulantes, entre outros. Aqui havia uma expressiva concentração de kombis, que lotavam e partiam, em sua maioria, para a Avenida Caxangá e também para os bairros do Ibura e Totó.

Este trecho do percurso, na Rua Visconde Jequitinhonha, corta um assentamento popular denominado vulgarmente de "Entra Apulso", uma ZEIS que contrasta com a ocupação residencial de alto padrão construtivo nas adjacências do *Shopping*, padrão este que é predominante no bairro de Boa Viagem. Além da ZEIS "Entra Apulso", um outro assentamento popular, denominado "Ilha do Destino", também considerada uma ZEIS, assenta-se neste bairro.

Em Boa Viagem, encontram-se áreas com ocupação verticalizada, densidade construtiva elevada e alto padrão imobiliário, com expansão para o Pina e imediações do *Shopping Recife*, e dotadas de qualidades ambientais e paisagísticas de potencial para atividades de lazer e turismo.

Neste bairro, concentra-se um grande número de importantes eixos viários de transporte metropolitano, como Avenida Boa Viagem, Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, Avenida Visconde de Jequitinhonha, Avenida Conselheiro Aguiar, além das vias de transporte urbano secundárias, como a Avenida Antônio Falcão e a Rua Barão de Souza Leão. Ao longo destes eixos se concentram variados tipos de serviços e comércios, que os tornam pontos atrativos, a exemplo da já citada Rua Barão de Souza Leão, situada próxima ao Aeroporto.

Na Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, destacam-se grandes equipamentos comerciais, como supermercados, bares e restaurantes, comércios especializados a exemplo de lojas de móveis, docerias, entre outros. Nas imediações desta avenida com a Avenida Antônio Falcão e a Rua Félix de Brito Melo, pelas proximidades do *Shopping*, há uma concentração de estabelecimentos institucionais como escolas, colégios, cursinhos, universidades e cursos de línguas.

A Avenida Boa Viagem se caracteriza como uma via predominantemente residencial, possuindo um alto índice de verticalização. Entretanto, nesta avenida se encontram comércios e serviços de alto e médio padrão, destacando-se comércios especializados, hotéis e restaurantes de luxo.

No bairro de Boa Viagem, a existência da praia e a presença de um conjunto de comércios e serviços de qualidade e diversificados, em que se destacam o *Shopping Center Recife* (que por si mesmo representa um relevante centro de distribuição e consumo), o Aeroporto (este, embora esteja situado mais especificamente no bairro do Ibura, possui uma dinâmica voltada para o bairro de Boa Viagem), supermercados 24h, hotéis, e ainda bares, restaurantes, feira de artesanato, faz deste bairro um local para várias atividades de lazer, gastronômicas e turísticas, tornando-o uma área de atração bastante significativa não apenas para as áreas do entorno como para toda a cidade.

Este bairro encerra, assim, os caminhos pelos quais se delinearão as rotas das kombis e vans, partindo de uma das áreas da cidade, onde há uma convergência de diversos fluxos e uma concentração de atividades, nas imediações do viaduto da BR-

101 com a Avenida Caxangá, para a zona sul da cidade, na qual se destacam diversas atividades de comércio e serviços, ressaltando-se, neste contexto, como já mencionado, os dois grandes equipamentos de atração: o *Shopping Center Recife* e o Aeroporto Internacional dos Guararapes.

A partir da caracterização dos caminhos entre a Avenida Caxangá, às imediações do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem, buscar-se-á, a seguir, desvendar a espacialização das rotas das kombis e vans ao longo dos eixos viários nos quais os operadores do transporte alternativo esboçavam suas territorialidades flexíveis, condicionando suas rotas aos intensos fluxos de passageiros entre estas duas áreas da cidade.

3.2 – Espacialização das Rotas do Transporte Alternativo

Percorrendo as rotas do transporte alternativo

Como visto, a inserção do transporte alternativo na dinâmica metropolitana do Recife se dá de modo mais intenso a partir de meados da década de 1990, quando se intensifica os veículos de pequeno porte realizando o transporte de passageiros, com uma ocupação dos principais eixos viários metropolitanos pelos atores (motoristas e cobradores) que passaram a atuar nesta atividade. Esta passou a representar uma alternativa aos deslocamentos da população e ao mesmo tempo uma alternativa de emprego diante da crise econômica e seus reflexos no mercado de trabalho.

É neste contexto que se verifica uma “apropriação” dos eixos tomados como referencial de análise, compreendidos entre a Avenida Caxangá, a partir do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem, duas áreas onde o transporte alternativo apresentava grande expressão. A primeira se caracteriza como um pólo metropolitano de comércio e serviços de grande fluxo, configurando-se como um centro dispersor e de convergência de fluxos. A segunda, o bairro de Boa Viagem, representa um pólo atrativo que extrapola os limites da cidade, dada a existência da praia e a presença de um conjunto de comércios e serviços diversificados.

O transporte alternativo foi se delineando, portanto, entre estas duas áreas, e seus operadores foram estabelecendo uma rede de relações, de adoção de símbolos, expressões e gestos que garantiam e legitimavam os trajetos como territórios para a prática do transporte de passageiros através de veículos de pequeno porte, representados sobretudo pelas kombis. Estas micro-unidades alternativas de transporte passaram a disputar passageiros com o transporte por ônibus, sobrepondo-se a este em alguns trechos do percurso, porém, apresentando trajetos mais curtos, proporcionando maior rapidez e flexibilidade aos deslocamentos entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem. **(Foto 5)**

Estes deslocamentos, do ponto de vista do sistema de transporte coletivo convencional, seriam contemplados pelas seguintes linhas de ônibus: *Shopping/CDU*, *CDU/Boa Viagem/Caxangá* e *CDU/Caxangá/Boa Viagem*. Estas duas últimas linhas partem de uma concentração de terminais de ônibus, situados na Avenida Acadêmico



Foto: Diana Souza. Janeiro de 2003.

FOTO 5: Kombis ao longo da Avenida Prof. Moraes Rego.

Hélio Ramos, entre a Cidade Universitária e a Várzea. A linha **CDU/Boa Viagem/Caxangá** segue inicialmente para o bairro de Boa Viagem, voltando ao seu ponto inicial pela Avenida Caxangá, enquanto a linha **CDU/Caxangá/Boa Viagem** segue por quase toda a extensão desta avenida para depois tomar o bairro de Boa Viagem e retornar à Avenida Acadêmico Hélio Ramos. Os **Mapas 7 e 8** apresentam a espacialização dos itinerários destas linhas. Se comparado às rotas antes realizadas pelo transporte alternativo, conforme se verá adiante, estas linhas possuem trajetos mais longos, de forma a abranger mais amplamente o bairro de Boa Viagem e poder transportar o maior número possível de passageiros.

A linha **Shopping/CDU** possuía, inicialmente, seu terminal próximo à Avenida Caxangá, nas imediações do viaduto da BR-101, com um itinerário que também se alongava pelo bairro de Boa Viagem, conforme se observa no **Mapa 9**. Posteriormente, diante da intensificação do transporte alternativo entre a Avenida Caxangá e Boa Viagem, esta linha passou por algumas mudanças para poder competir com as kombis e vans, passando a ter o seu ponto terminal no mesmo local das duas primeiras linhas já mencionadas e um itinerário mais curto, que seguia para Boa Viagem através do viaduto Tancredo Neves, chegando logo ao *Shopping*, de onde retornava para o terminal, realizando um percurso similar a uma das rotas feitas pelo transporte alternativo

MAPA 7

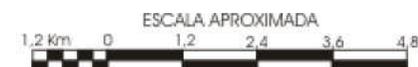
ITINERÁRIO DA LINHA CDU/BOA VIAGEM/CAXANGÁ
NA CIDADE DO RECIFE

- LINHA DO ÔNIBUS
- MALHA VIÁRIA
- SENTIDO DA LINHA

LINHA 040 - CDU/BOA VIAGEM/CAXANGÁ	
Sentido Subúrbio/Centro	Sentido Centro/Subúrbio
Logradouro	Logradouro
Av. Acadêmico Hélio Ramos	Av. Eng. Domingos Ferreira
Av. Prof. Arthur de Sá	Rua Manoel Coriolano
Av. Gal. Polidoro	Av. Eng. Antônio de Goes
Rua Emiliano Braga	Pte. Gov. Agamenon Magalhães (Pte do Pina)
Rua Prof. Chaves Batista	Viaduto Papa João Paulo II
Av. Caxangá	Pte. José de Barros Lima
Av. Prof. Moraes Rego	Av. Gov. Agamenon Magalhães
Av. Visconde São Leopoldo	Av. Gov. Agamenon Magalhães (Pista Local)
BR - 101	Rua Henrique Dias
Av. Recife	Rua Dom Bosco
Viaduto Ulisses Guimarães	Av. Gov. Carlos de Lima Cavalcanti
Av. Recife	Pça. do Derby
Rua Jean Emile Favre	Rua Jenner de Souza
Rua Jamaica	Rua Amaro Bezerra
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	Rua Joaquim Nabuco
Retorno Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	Pte. da Capunga
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	Rua José Osório
Av. Barão de Souza Leão	Rua Real da Torre
Rua 20 de Janeiro	Av. Caxangá
Rua 10 de Julho	Av. Gal. Polidoro
Rua Cap. Zuzinha	Av. Prof. Arthur de Sá
Pontilhão Dr. Vicente Gomes	Av. Acadêmico Hélio Ramos
Av. Visconde de Jequitinhonha	
Av. Eng. Domingos Ferreira	

Fonte: Adaptado de <http://www.emtu.pe.gov.br/linhas/040.htm> Acesso em: 22-03-2003

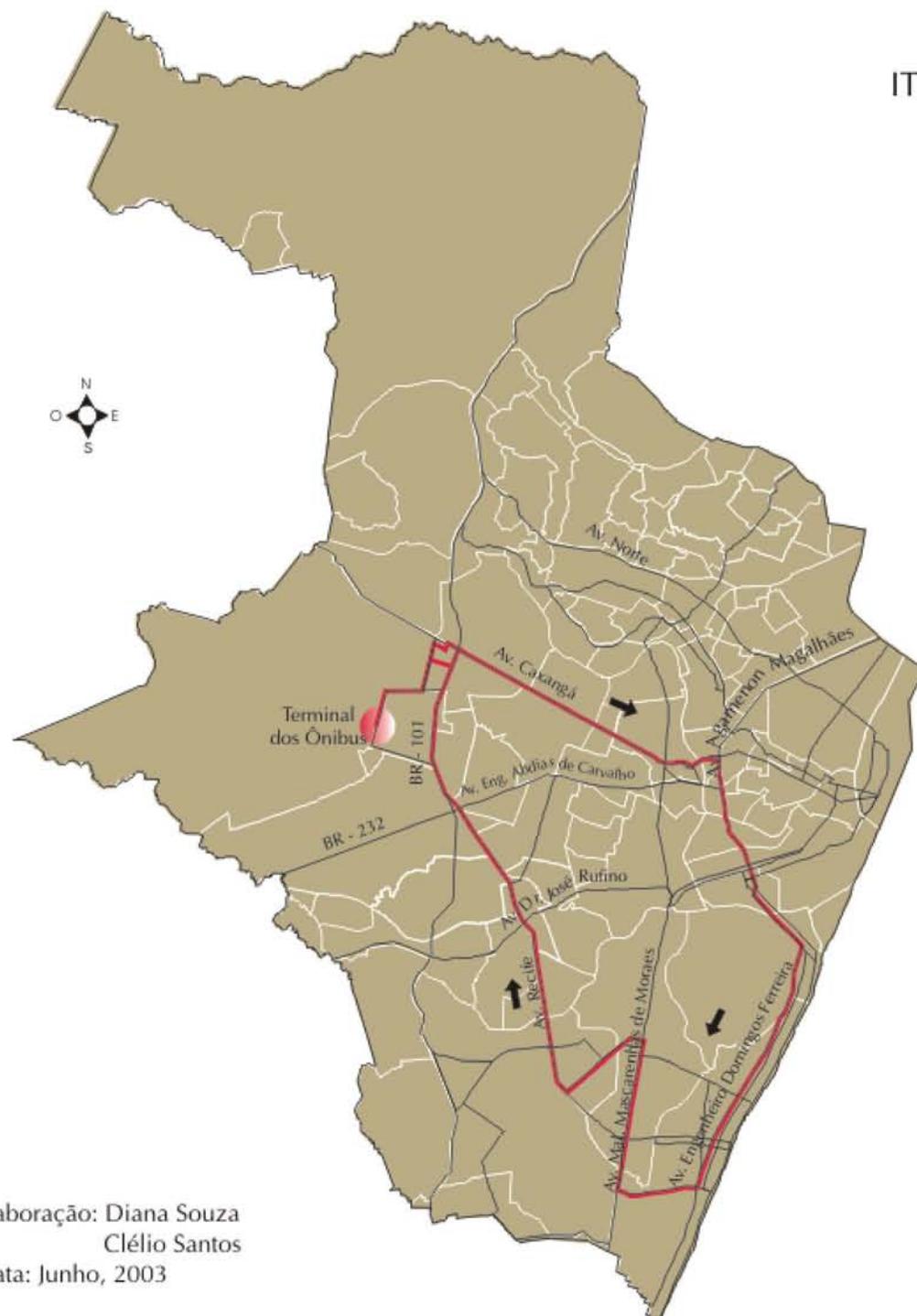
Elaboração: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Junho, 2003



MAPA 8

ITINERÁRIO DA LINHA CDU/CAXANGÁ/BOA VIAGEM
NA CIDADE DO RECIFE

- █ LINHA DO ÔNIBUS
- █** MALHA VIÁRIA
- ➔** SENTIDO DA LINHA



LINHA 440 - CDU/CAXANGÁ/BOA VIAGEM/	
Sentido Subúrbio/Centro	Sentido Centro/Subúrbio
Logradouro	Logradouro
Av. Acadêmico Hélio Ramos	Av. Eng. Domingos Ferreira
Av. Prof. Arthur de Sá	Av. Barão de Souza Leão
Av. Gal. Polidoro	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes
Rua Emiliano Braga	Rua Jean Emile Favre
Rua Prof. Chaves Batista	Av. Recife
Av. Caxangá	Viaduto Ulisses Guimarães
Pça. João Alfredo	Av. Recife
Rua Benfica	BR - 101
Pça. Euclides da Cunha	Av. Visconde São Leopoldo
Rua Dr. Severino Pinheiro	Av. Prof. Moraes Rego
Pte. do Derby	Viaduto Caxangá (Retorno)
Pça. do Derby	Av. Prof. Moraes Rego
Av. Gov. Agamenon Magalhães	Rua Mal. Manoel Luiz Osório
Viaduto Papa João Paulo II	Av. Gal. Polidoro
Pte. Gov. Paulo Guerra	Av. Prof. Arthur de Sá
Av. Herculano Bandeira	Av. Acadêmico Hélio Ramos
Av. Eng. Domingos Ferreira	

Fonte: Adaptado de <http://www.emtu.pe.gov.br/linhas/440.htm> Acesso em: 22-03-2003

Elaboração: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Junho, 2003



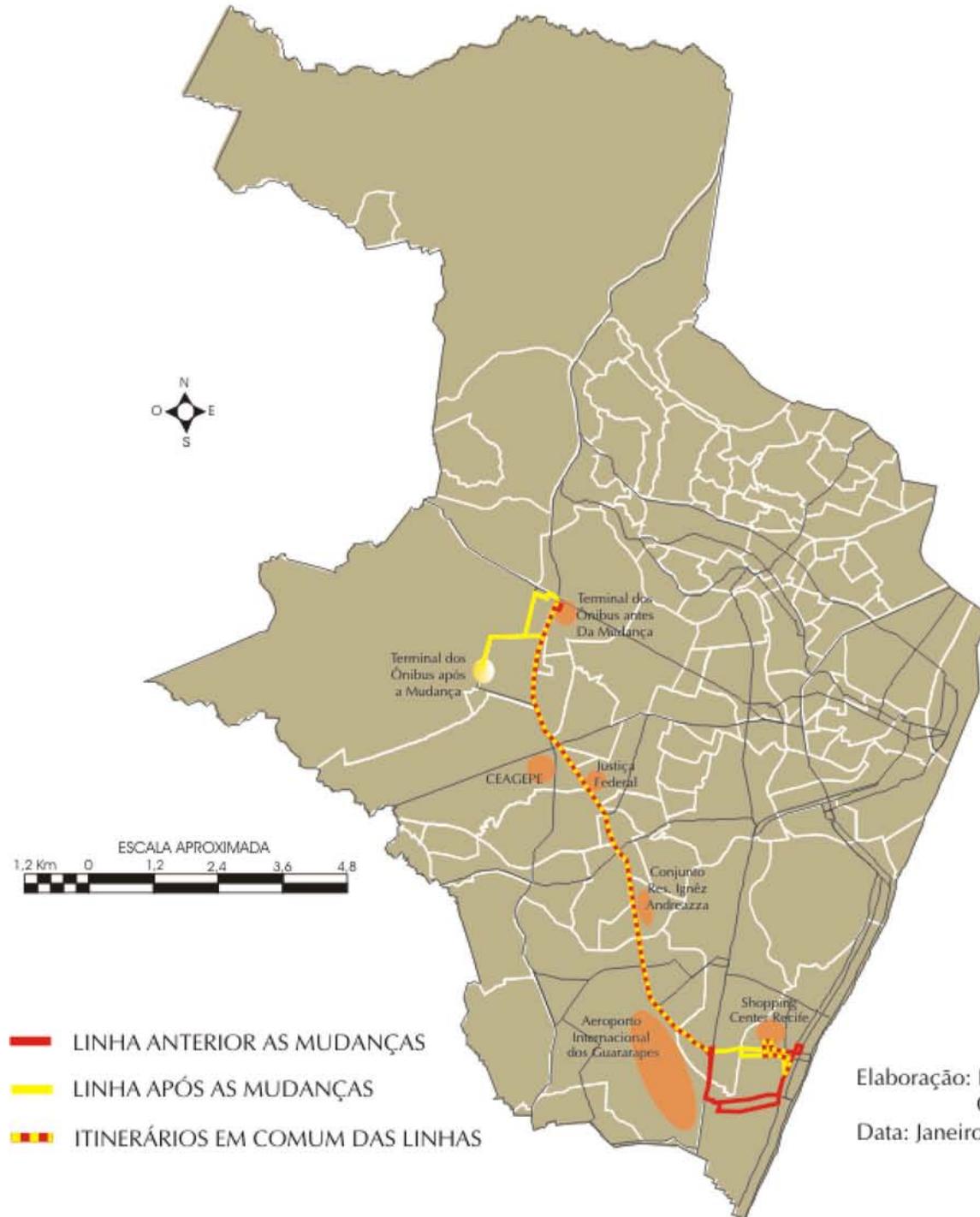
ITINERÁRIOS DA LINHA SHOPPING/CDU NA CIDADE DO RECIFE

LINHA 060 - SHOPPING/CDU (Itinerário Antigo)	
Sentido Subúrbio/Centro	Sentido Centro/Subúrbio
Logradouro	Logradouro
Rua Emiliano Braga	Shopping Center Recife
Av. Prof. Moraes Rego	Rua Ten. Domingos de Brito
Viaduto Caxangá (Retorno)	Rua Ernesto de Paula Santos
Av. Prof. Moraes Rego	Av. Eng. Domingos Ferreira
Av. Visconde São Leopoldo	Av. Barão de Souza Leão
BR - 101	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes
Av. Recife	Av. Recife
Viaduto Ulisses Guimarães	Viaduto Ulisses Guimarães
Av. Recife	Av. Recife
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	BR - 101
Retorno Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	Av. Visconde São Leopoldo
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	Av. Prof. Moraes Rego
Av. Barão de Souza Leão	Rua João Sales Menezes
Rua 20 de Janeiro	Rua Manoel Joaquim de Almeida
Rua 10 de Julho	Rua Emiliano Braga
Rua Cap. Zuzinha	
Pontilhão Dr. Vicente Gomes	
Av. Visconde de Jequitinhonha	
Av. Eng. Domingos Ferreira	
Rua Bruno Veloso	
Av. Conselheiro Aguiar	
Rua Ribeiro de Brito	
Rua Visconde de Jequitinhonha	
Shopping Center Recife	

Fonte: Adaptado de <http://www.emtu.pe.gov.br/linhas/060.htm> Acesso em: 22-03-2003

LINHA 060 - SHOPPING/CDU (Itinerário Reformulado)	
Sentido Subúrbio/Centro	Sentido Centro/Subúrbio
Logradouro	Logradouro
Av. Acadêmico Hélio Ramos	Shopping Center Recife
Av. Prof. Arthur de Sá	Rua Ten. Domingos de Brito
Av. Gal. Polidoro	Rua Ernesto de Paula Santos
Rua Emiliano Braga	Av. Eng. Domingos Ferreira
Rua Prof. Chaves Batista	Av. Prof. João Paulo de Medeiros
Av. Caxangá	Rua Ribeiro de Brito
Av. Prof. Moraes Rego	Viaduto Tancredo Neves
Av. Visconde São Leopoldo	Av. Recife
BR - 101	Viaduto Ulisses Guimarães
Av. Recife	Av. Recife
Viaduto Ulisses Guimarães	BR - 101
Av. Recife	Av. Visconde São Leopoldo
Viaduto Tancredo Neves	Av. Prof. Moraes Rego
Rua Ernesto de Paula Santos	Viaduto Caxangá (Retorno)
Rua Visconde de Jequitinhonha	Av. Prof. Moraes Rego
Shopping Center Recife	Av. Prof. Arthur de Sá
	Av. Acadêmico Hélio Ramos

Fonte: Observação in loco.



- LINHA ANTERIOR AS MUDANÇAS
- LINHA APÓS AS MUDANÇAS
- ITINERÁRIOS EM COMUM DAS LINHAS

Elaboração: Diana Souza Clélio Santos
Data: Janeiro, 2004

Após a retirada das micro-unidades alternativas de transporte dos principais eixos viários da cidade, esta linha passou novamente por reformulações. Estrategicamente, para inibir um possível retorno do transporte alternativo ao local onde havia a concentração de kombis que lotavam a partir da Avenida Caxangá ao bairro de Boa Viagem, bem como dissociar a imagem deste local ao transporte alternativo e, principalmente, tentar causar um menor impacto junto à população, que já estava habituada às kombis e vans, o terminal da linha *Shopping/CDU* passou a se situar na Rua Emiliano Braga (**Fotos 6 e 7**).

Em paralelo a este transporte convencional, os operadores do transporte alternativo encontraram uma brecha para atuarem à medida que passaram a oferecer trajetos mais curtos, viagens mais rápidas, passagem relativamente mais barata, maior frequência, flexibilidade das rotas, dos pontos de retorno e flexibilidade de paradas para embarque e desembarque de passageiros. Estabeleceu-se, assim, um intenso fluxo de kombis e vans, que passaram a se organizar espacialmente entre as imediações do viaduto da BR – 101, na Avenida Caxangá, e o bairro de Boa Viagem, através de três rotas relativamente pré-definidas, que, no entanto, apresentavam uma certa flexibilidade em seus trajetos, redirecionando-os a partir dos fluxos de passageiros, condicionados ainda pelos horários e dias da semana, conforme se pôde observar em campo.

As micro-unidades alternativas de transporte se estabeleceram estrategicamente pelas proximidades da Avenida Caxangá porque neste local há uma confluência de diversos fluxos que se destinam ao bairro de Boa Viagem. Além disso, aos operadores do transporte alternativo não convinha se estabelecerem nas imediações da Avenida Acadêmico Hélio Ramos, ponto de partida das linhas do transporte convencional que percorrem itinerários passando pelo bairro Boa Viagem, uma vez que, os fluxos que dali partem são predominantemente de estudantes, que geralmente pagam meia tarifa nos ônibus e ainda utilizam o passe eletrônico para pagar a passagem, o que não era possível nas kombis e vans.

Tendo como referência os caminhos percorridos pelo transporte alternativo entre a Avenida Caxangá e Boa Viagem, bem como a forma com que os operadores desta atividade em geral anunciavam as rotas, convencionou-se aqui, assim denominá-las: *Caxangá/Shopping/BoaViagem*, *Caxangá/Aeroporto/BoaViagem* e *Shopping/Caxangá*.



Foto: Diana Souza. Janeiro de 2003.

FOTO 6: Concentração de kombis na Rua Emiliano Braga. Ponto de lotação dos veículos próximo à Avenida Caxangá.



Foto: Diana Souza. Dezembro de 2003.

FOTO 7: Terminal de ônibus da linha *Shopping/CDU* na Rua Emiliano Braga, depois que as kombis deixaram de circular entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem.

Estas rotas eram realizadas, segundo informações daqueles que nelas operavam, por cerca de 200 veículos, dos quais 50 lotavam na Rua Emiliano Braga, nas imediações do viaduto da BR – 101, próximo à Avenida Caxangá, realizando as duas primeiras rotas, 50 veículos faziam lotação numa das ruas de acesso ao *Shopping*, perfazendo a rota *Shopping/Caxangá*, e os outros 100 veículos apenas circulavam entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, sem terem um ponto fixo para lotação.

As duas primeiras rotas partiam da Rua Emiliano Braga, tomando a Avenida Prof. Moraes Rego, a Avenida Visconde São Leopoldo, um pequeno trecho da BR – 101, e mais adiante a Avenida Recife, seguindo os mesmos percursos até as imediações do viaduto Tancredo Neves, onde se bifurcavam. A rota **Caxangá/Shopping/BoaViagem** passava por este viaduto, tomando a Rua Ernesto de Paula Santos e, em seguida, a Rua Visconde de Jequitinhonha para chegar ao *Shopping Center* Recife, de onde prosseguia pela Rua Bruno Veloso (Saída Leste do *Shopping*), depois pela Avenida Prof. João Medeiros, Rua Félix de Brito Melo, Avenida Engenheiro Domingos Ferreira e por um trecho da Avenida Visconde de Jequitinhonha para tomar a Rua Barão de Souza Leão, depois a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes e, mais adiante, fazia o retorno nesta avenida, pelas imediações do viaduto Tancredo Neves, para prosseguir pela Avenida Recife, voltando para a Avenida Caxangá, tal como se vê no **Mapa 10**.

Embora fosse, de certa forma, pré-definida a partir do percurso exposto anteriormente, a rota **Caxangá/Shopping/BoaViagem** apresentava algumas flexibilidades no tocante à realização do itinerário em função da maior ou menor intensidade dos fluxos de passageiros. Sendo assim, até aproximadamente às 9:00h, as kombis que circulavam nesta rota, faziam seu trajeto sem entrar na Rua Visconde de Jequitinhonha, via que dava acesso ao *Shopping*. Esta pequena alteração do percurso devia-se ao fato do *Shopping* só começar a funcionar a partir das 10:00h. Assim, as kombis quando vinham da Rua Ernesto de Paula Santos, adentravam na Avenida Prof. João Medeiros, prosseguindo pela Rua Félix de Brito Melo e, depois pela Avenida Engenheiro Domingos Ferreira e por um trecho da Avenida Visconde de Jequitinhonha para seguir pela Rua Barão de Souza Leão, realizando o percurso até a Avenida Caxangá, conforme descrito anteriormente.

Freqüentemente, estabelecia-se a Delegacia de Boa Viagem como ponto final de desembarque para os passageiros que vinham da Avenida Caxangá através desta rota.

MAPA 10

ESPAIALIZAÇÃO DA ROTA CAXANGÁ/SHOPPING/BOA VIAGEM

- █ ROTA DAS KOMBIS
- █ MALHA VIÁRIA
- FLEXIBILIDADES DA ROTA



ROTA CAXANGÁ/SHOPPING/BOA VIAGEM (Rota Pré-definida)	
Sentido Caxangá/Boa Viagem	Sentido Boa Viagem/Caxangá
Logradouro	Logradouro
Rua Emiliano Braga	Av. Eng. Domingos Ferreira
Av. Prof. Moraes Rego	Av. Visconde de Jequitinhonha
Av. Visconde São Leopoldo	Rua Barão de Souza leão
BR - 101	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes
Av. Recife	Viaduto Tancredo Neves
Viaduto Ulisses Guimarães	Av. Recife
Av. Recife	BR - 101
Viaduto Tancredo Neves	Av. Visconde São Leopoldo
Rua Ernesto de Paula Santos	Av. Prof. Moraes Rego
Rua Visconde de Jequitinhonha	Viaduto Caxangá (Retorno)
Shopping Center Recife	Av. Prof. Moraes Rego
Rua Bruno Veloso (Saída Leste)	Rua Emiliano Braga
Av. Prof. João Medeiros	
Rua Félix de Brito Melo	
Av. Eng. Domingos Ferreira	

Fonte: Observação in loco.

Elaboração: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Janeiro, 2004



As kombis, ao saírem do *Shopping*, vinham desembarcando passageiros até às imediações da Delegacia e, ao mesmo tempo, embarcando passageiros que se destinavam à Avenida Caxangá. Quando estes veículos estavam relativamente ou totalmente lotados, os kombeiros, ao invés de seguirem em frente pela Avenida Engenheiro Domingos Ferreira para posteriormente tomar a Rua Barão de Souza Leão, retornavam pelas imediações da Delegacia, passando por trás desta, pela Avenida Prof. João Medeiros e, em seguida, pela Rua Ribeiro de Brito para seguir pelo viaduto Tancredo Neves em direção à Avenida Caxangá.

Por vezes, sobretudo nos horários de menor demanda na Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, os operadores do transporte alternativo alteravam a rota próximo ao *Shopping*, saindo pela Rua Bruno Veloso (Saída Leste do *Shopping*) e tomando a Rua Fernando Simões Barbosa para chegar logo à Rua Barão de Souza Leão, visando uma eventual demanda a partir desta rua e da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes para a Avenida Recife e para a Avenida Caxangá.

Embora o ponto final de desembarque para o passageiro que vinha da Avenida Caxangá pela rota **Caxangá/Shopping/Boa Viagem** fosse geralmente a Delegacia de Boa Viagem, como dito anteriormente, por muitas vezes, estabelecia-se o fim do itinerário no *Shopping* ou no restaurante “Edmilson da Carne de Sol”, ou ainda nas proximidades do Colégio Atual, na esquina da Rua Félix de Brito com a Avenida Domingos Ferreira, pontos que se situavam antes da Delegacia. Isto ocorria sobretudo nos horários de maior demanda, principalmente no final da tarde, quando havia um grande fluxo de passageiros a partir da Avenida Domingos Ferreira para a Avenida Caxangá, não interessando aos operadores do transporte alternativo ainda desembarcarem passageiros ao longo desta avenida.

A rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem**, por sua vez, pelas adjacências do viaduto Tancredo Neves, seguia por um tentáculo a partir da Avenida Recife, indo tomar a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes para passar nas imediações do Aeroporto, de onde seguia por um pequeno trecho da Rua Barão de Souza Leão, tomando a Rua 20 de Janeiro e, depois, a Rua 10 de Julho e a Rua Capitão Zuzinha, passando pela Avenida Visconde de Jequitinhonha e depois pela Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, seguindo nesta última até as imediações da Delegacia de Boa Viagem. A partir deste ponto, as kombis faziam um pequeno retorno, passando pela

Rua Dom José Lopes e, depois, por um trecho da Avenida Conselheiro Aguiar e pela Rua Prof. Aloísio P. de Araújo, para voltar à Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, pegando o sentido oposto desta avenida, prosseguindo pela Avenida Visconde de Jequitinhonha até a Rua Barão de Souza Leão, percorrendo toda a sua extensão e, em seguida, tomavam a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, fazendo o retorno nesta avenida, próximo ao viaduto Tancredo Neves, para seguirem por este e voltarem ao local de partida, conforme se observa no **Mapa 11**.

Semelhantemente a rota anterior, embora a rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem** apresentasse este percurso relativamente pré-definido, também possuía algumas flexibilidades em função da maior ou menor intensidade dos fluxos de passageiros. Uma destas flexibilidades se dava quando os kombeiros, ao passarem pela Rua 20 de Janeiro ou Rua 10 de Julho, indo para Boa Viagem, anunciavam o itinerário para o *Shopping*, na expectativa de pegarem passageiros que fossem até aquele estabelecimento comercial e/ou aqueles que porventura estivessem na Avenida Engenheiro Domingos Ferreira que se destinassem à Avenida Caxangá ou às localidades que a antecedem. Assim, as kombis, ao saírem daquelas ruas, passavam pela Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, fazendo aquele retorno já mencionado - Rua Dom José Lopes, Avenida Conselheiro Aguiar e Rua Prof. Aloísio P. de Araújo - para tomar o sentido oposto desta avenida, seguindo por trás da delegacia de Boa Viagem pela Avenida Prof. João Medeiros, deixando algum passageiro que fosse ao *Shopping* no cruzamento desta avenida com a Rua Jack Aires, prosseguindo até a altura da Rua Félix de Brito Melo, voltando à Avenida Engenheiro Domingos Ferreira para depois seguir pela Rua Barão de Souza Leão e, a partir desta, seguir o trajeto mais usual em direção à Avenida Caxangá.

Uma outra flexibilidade ocorria, caso as Kombis já estivessem quase ou totalmente cheias de passageiros quando chegassem às proximidades da Delegacia de Boa Viagem na Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, tal como acontecia na rota **Caxangá/Shopping/Boa Viagem**. Assim, ao invés de seguirem pela Rua Barão de Souza Leão, retornavam a partir daquela avenida, tomando a Avenida Prof. João Medeiros e, em seguida, a Ribeiro de Brito, encurtando o percurso e se dirigindo à Avenida Caxangá pelo viaduto Tancredo Neves.

MAPA 11

ESPACIALIZAÇÃO DA ROTA
CAXANGÁ/AEROPORTO/BOA VIAGEM

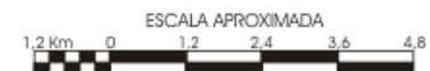


- ROTA DAS KOMBIS
- MALHA VIÁRIA
- - - FLEXIBILIDADES DA ROTA

ROTA CAXANGÁ/AEROPORTO/BOA VIAGEM (Rota Pré-definida)	
Sentido Caxangá/Boa Viagem	Sentido Boa Viagem/Caxangá
Logradouro	Logradouro
Rua Emiliano Braga	Av. Eng. Domingos Ferreira
Av. Prof. Moraes Rego	Rua Dom José Lopes
Av. Visconde São Leopoldo	Avenida Conselheiro Aguiar
BR - 101	Rua Prof. Aloísio P. de Araújo
Av. Recife	Av. Eng. Domingos Ferreira
Viaduto Ulisses Guimarães	Av. Visconde de Jequitinhonha
Av. Recife	Rua Barão de Souza Leão
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes	Av. Mal. Mascarenhas de Moraes
Av. Barão de Souza Leão	Viaduto Tancredo Neves
Rua 20 de Janeiro	Av. Recife
Rua 10 de Julho	BR - 101
Rua Cap. Zuzinha	Av. Visconde São Leopoldo
Pontilhão Dr. Vicente Gomes	Av. Prof. Moraes Rego
Av. Visconde de Jequitinhonha	Viaduto Caxangá (Retorno)
Av. Eng. Domingos Ferreira (Até a Delegacia)	Av. Prof. Moraes Rego
	Rua Emiliano Braga

Fonte: Observação in loco.

Elaboração: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Janeiro, 2004



Algumas vezes, ao virem da Avenida Caxangá, os operadores, quando chegavam às imediações do Aeroporto, ao invés de seguirem pela Rua Barão de Souza Leão, encurtavam o trajeto, retornando pela pista oposta da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, a partir do giradouro que dá acesso à Rua Barão de Souza Leão, para pegar passageiros que iam a partir daqui em direção à Avenida Caxangá. Isto também ocorria caso estes operadores desejassem retornar logo ao ponto de lotação próximo à Avenida Caxangá, quando havia um grande fluxo de passageiros deste ponto para Boa Viagem.

Similarmente ao que ocorria na rota **Caxangá/Shopping/Boa Viagem**, embora o ponto final de desembarque para o passageiro que vinha da Avenida Caxangá fosse comumente a Delegacia de Boa Viagem, na rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem**, nos horários de expressiva demanda, geralmente por volta das 16:30h até cerca de 19:00h, ao saírem da Avenida Caxangá, os operadores estabeleciam que o final do percurso seria o Aeroporto. Geralmente, isto acontecia quando havia um grande fluxo para a Avenida Caxangá a partir da Rua Barão de Souza Leão em diante.

No tocante às flexibilidades das rotas, saliente-se ainda que, no transcorrer do percurso, as rotas **Caxangá/Shopping/Boa Viagem** e **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem** podiam seguir uma o itinerário da outra, dependendo do fluxo de passageiros. Desta forma, se uma kombi que lotasse próximo à Avenida Caxangá com destino ao *Shopping* Recife chegasse às imediações da Avenida Recife sem passageiros, poderia seguir em direção ao Aeroporto, caso o primeiro passageiro a pegá-la indicasse ir a este equipamento, as suas imediações ou ainda às ruas percorridas por este veículo pelo bairro de Boa Viagem depois de passar pelas proximidades do Aeroporto. Também podia ocorrer desta kombi seguir uma ou outra rota dependendo da quantidade de passageiros que desejasse um ou outro destino. Se uma kombi estivesse sem passageiros e chegasse a um local do percurso onde a quantidade de passageiros fosse maior para o Aeroporto do que para o *Shopping*, evidentemente esta kombi se dirigiria ao Aeroporto. Geralmente estas flexibilidades aconteciam fora dos horários de *rush*, quando a demanda era menos expressiva e possuía destinos mais diversificados.

Quanto à rota **Shopping/Caxangá**, o seu ponto de partida era a Rua Visconde de Jequitinhonha, bem próximo a uma das entradas do *Shopping*, onde os veículos entravam e faziam uma pequena volta pela Rua Bruno Veloso, para tomar a Saída Sul,

seguindo pela Rua Tenente Domingos de Brito, e depois pela Rua Jorge Couceiro Costa Eiras e Rua General Americano Freire, para tomar a Rua Ribeiro de Brito e seguir pelo viaduto Tancredo Neves, indo para a Avenida Caxangá, até as imediações do viaduto da BR-101, de onde retornavam para o bairro de Boa Viagem, conforme se observa no **Mapa 12**.

As flexibilidades da rota *Shopping/Caxangá* davam-se, em geral, quando as kombis chegavam às localidades que se aproximavam da Avenida Caxangá. Muitas vezes, em determinados trechos do percurso, se não houvesse mais passageiros, as kombis, retornavam. Este retorno ocorria, por exemplo, próximo ao bairro de Jardim São Paulo ou ainda nas imediações da Cidade Universitária, locais de onde estes veículos retornavam ao bairro de Boa Viagem, voltando ao *Shopping* para lotar novamente.

Por várias vezes, quando uma kombi chegava a determinadas localidades do percurso com apenas um ou dois passageiros que iriam até à Avenida Caxangá, seus operadores negociavam com outra kombi que vinha com uma quantidade maior de pessoas que se destinavam àquela avenida, passando aquele(s) passageiro(s) para esta última, a qual, geralmente, recebia a passagem deste(s) passageiro(s). Nem sempre esta prática agradava aos passageiros, no entanto, sem muita hesitação, freqüentemente passavam de uma kombi para a outra.

Uma outra eventual flexibilidade desta rota se dava quando as kombis, ao retornarem das redondezas da Avenida Caxangá, tomavam a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes a partir da Avenida Recife, seguindo por um pequeno trecho da Rua Barão de Souza Leão, tomando a Rua 20 de Janeiro e, depois, a Rua 10 de Julho e a Rua Capitão Zuzinha, seguindo pela Avenida Engenheiro Domingos Ferreira até as imediações da Delegacia de Boa Viagem. Tal trajeto era realizado quando durante o percurso de volta da Avenida Caxangá, estas kombis pegassem passageiros que desejassem ir ao Aeroporto ou às localidades que se seguiam pelo bairro de Boa Viagem até às proximidades do *Shopping*, tal como acontecia na rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem** em seu percurso mais usual e em suas flexibilidades.

A partir da Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, para voltar ao *Shopping*, as kombis da rota *Shopping/Caxangá* podiam fazer um retorno, passando pela Rua Dom José Lopes e, depois, por um trecho da Avenida Conselheiro Aguiar e pela Rua Prof.

MAPA 12

ESPACIALIZAÇÃO DA ROTA SHOPPING/CAXANGÁ

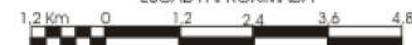


- █ ROTA DAS KOMBIS
- █ MALHA VIÁRIA
- █ FLEXIBILIDADES DA ROTA

ROTA SHOPPING/CAXANGÁ (Rota Pré-definida)	
Sentido Shopping/Caxangá	Sentido Caxangá/Boa Viagem
Logradouro	Logradouro
Shopping Center Recife	Av. Prof. Moraes Rego
Rua Bruno Veloso	Av. Visconde São Leopoldo
Rua Tenente Domingos de Brito	BR - 101
Rua Jorge C. Costa Eiras	Av. Recife
Rua General Americano Freire	Viaduto Ulisses Guimarães
Rua Ribeiro de Brito	Av. Recife
Viaduto Tancredo Neves	Viaduto Tancredo Neves
Av. Recife	Rua Ernesto de Paula Santos
Viaduto Ulisses Guimarães	Rua Visconde de Jequitinhonha
Av. Recife	Shopping Center Recife
BR - 101	
Av. Visconde São Leopoldo	
Av. Prof. Moraes Rego	
Viaduto Caxangá (Retorno)	
Av. Prof. Moraes Rego	

Fonte: Observação in loco.

ESCALA APROXIMADA



Elaboração: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Janeiro, 2004

Aloísio P. de Araújo, passando por trás da Delegacia pela Rua Prof. João Medeiros e seguir pela Rua Ribeiro de Brito até a Rua Visconde de Jequitinhonha.

O ponto final de desembarque para os passageiros que vinham do *Shopping* era embaixo do viaduto da BR-101, próximo à Avenida Caxangá. Todavia, embora se tenha convencionado este local como ponto final de desembarque, quando existia uma grande demanda, por muitas vezes, os cobradores de determinados veículos diziam que só iriam até a entrada do bairro de Jardim São Paulo, só pegando passageiro que fosse até estas imediações. Isto ocorria, sobretudo a partir das 18:00h, quando estes veículos saíam rapidamente do local de lotação, com intervalos de aproximadamente três minutos entre uma e outra kombi e os operadores sabiam que muitos usuários desceriam antes de chegar à Avenida Caxangá. Os operadores queriam voltar logo ao ponto inicial, dada a expressiva quantidade de passageiros que partia do *Shopping* neste horário. Esta prática, no entanto, era coibida pelo fiscal que controlava a saída das kombis, alertando que as mesmas deveriam ir até àquela avenida para só depois poderem retornar e lotar novamente.

A partir da espacialização das rotas do transporte alternativo, é possível perceber que, as linhas **CDU/Boa Viagem/Caxangá** e **CDU/Caxangá/Boa Viagem** do transporte convencional, se comparadas a estas rotas antes realizadas pelas kombis e vans, possuem itinerários mais longos, que se adentram pelo bairro do IPSEP e se alongam pelo bairro de Boa Viagem. Os operadores do transporte alternativo estabeleceram estrategicamente suas rotas de forma a atender uma grande demanda de passageiros, cujos deslocamentos se realizavam para localidades ao longo das adjacências da Avenida Recife, para o *Shopping* Recife e/ou para o Aeroporto e suas imediações, não estando estes deslocamentos totalmente atrelados aos roteiros dos ônibus.

Esta assertiva vem ser ratificada pelos usuários das kombis e vans ao opinarem sobre o transporte coletivo convencional e sobre as vantagens do transporte alternativo realizado entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem. Muitos entrevistados enfatizaram a questão dos ônibus perfazerem trajetos mais longos e demorados, além de apresentarem irregularidades quanto aos horários e grandes intervalos entre as viagens, o que gerava longos períodos de espera e atraso, ao contrário das kombis e vans, cuja oferta de veículos era grande e a frequência era constante. Nas três linhas - ***Shopping*/CDU, CDU/Boa Viagem/Caxangá** e **CDU/Caxangá/Boa Viagem** – saliente-se

também que os ônibus circulavam sempre superlotados nos horários de pico. Segundo os usuários, mesmo a linha *Shopping/CDU*, que possuía um trajeto mais curto que as outras linhas de ônibus, não proporcionava deslocamentos mais rápidos tendo em vista os longos intervalos e as irregularidades nos horários. Além disso, esta linha não funcionava aos domingos.

Isto posto, delineia-se aqui a forma como os operadores do transporte alternativo ocupavam os eixos entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem através de rotas estrategicamente definidas a partir dos itinerários dos ônibus, sobrepondo-se à parte das linhas do sistema convencional. Estas rotas, embora se sobrepusessem a trechos dos percursos dos ônibus, apresentavam trajetos mais curtos, uma das características do transporte alternativo que possibilitava deslocamentos mais rápidos entre estas duas áreas da cidade.

Apesar de apresentarem uma certa regularidade em seus trajetos, estas rotas possuíam algumas flexibilidades, que se davam com mais freqüência no bairro de Boa Viagem, sendo expressas sobretudo pelas mudanças de percurso e encurtamento dos trajetos, a exemplo do que se expôs anteriormente. Estas flexibilidades geralmente ocorriam em virtude dos operadores do transporte alternativo atuarem segundo uma lógica de mercado, procurando sempre captar a maior quantidade possível de passageiros. O que não é concebível no transporte convencional, já que este segue itinerários definidos, independente da demanda de passageiros.

As flexibilidades do transporte alternativo também ocorriam em relação às paradas, embora se tenha delineado ao longo dos eixos viários estudados algumas paradas de desembarque de caráter mais freqüente deste transporte e dos operadores da atividade quase sempre se “apropriarem” das paradas de ônibus para embarque e desembarque de passageiros.

Características dos fluxos nas rotas

A dinâmica das micro-unidades do transporte alternativo ao longo das rotas era constante durante todo o dia e em todos os dias da semana, com menor intensidade aos domingos. De segunda a sábado, por volta das 6:00h até cerca de 9:00h, os fluxos destes veículos que partiam da Rua Emiliano Braga pelas rotas **Caxangá/Shopping/Boa Viagem** e **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem** pelas imediações da Avenida Caxangá eram mais intensos devido à expressiva demanda de passageiros para o bairro de Boa Viagem, caracterizando-se, sobretudo pelos deslocamentos casa-trabalho. Durante estes dias e entre estes horários, além dos 50 veículos que neste local faziam lotação, cerca de 25, daqueles outros 100, que apenas circulavam entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, ainda reforçavam a frota para a lotação.

Conforme se pôde observar, os fluxos de passageiros que partiam por volta das 6:00 até umas 8:00h, pela rota **Caxangá/Shopping/Boa Viagem** eram daquelas pessoas que em geral trabalhavam pelas imediações do *Shopping* ou nos estabelecimentos instalados nas suas adjacências, a exemplo daqueles situados na Avenida Engenheiro Domingos Ferreira. Depois deste horário, os fluxos de passageiros convergiam mais para o *Shopping*, caracterizando-se por serem de pessoas que neste equipamento trabalham e por pessoas que se deslocam motivadas pelas compras ou em busca dos serviços oferecidos, tais como o cinema, a praça de alimentação etc.

Pela rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem**, os fluxos de passageiros que se dirigiam ao bairro de Boa Viagem, a partir das 6:00 até umas 8:00h, eram constituídos, sobretudo, por pessoas que trabalhavam tanto no Aeroporto, quanto nos estabelecimentos situados no seu entorno, como aqueles localizados na Rua Barão de Souza Leão e na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes. Destaque-se ainda aqueles fluxos de pessoas que o tomavam como ponto de partida em direção aos bairros e municípios situados ao sul da RMR, a exemplo do bairro de Prazeres, em Jaboatão dos Guararapes, e do município do Cabo de Santo Agostinho, e aqueles em busca das atividades de comércio e serviços instalados neste equipamento e em suas adjacências.

Durante o horário de pico, pela manhã, estes fluxos de passageiros convergiam, em geral, para Boa Viagem, embora também houvesse um fluxo para localidades ao

longo da Avenida Recife, antes do viaduto Tancredo Neves. Neste horário de *rush*, as kombis que vinham da Avenida Caxangá geralmente passavam lotadas pela Avenida Recife, onde, até aproximadamente 8:00h, era mais difícil se conseguir pegar uma kombi para Boa Viagem. Os ônibus, a esta altura, passavam superlotados.

Depois do período de *rush* da manhã, ao longo do dia, os fluxos das kombis ainda eram constantes a partir da Avenida Caxangá, embora diminuíssem um pouco de intensidade, estando atrelados aos maiores intervalos entre um veículo e outro, que variavam a partir da demanda de passageiros no ponto de lotação, demanda esta também constante durante todo o dia. Após o horário de pico, esta demanda se caracterizava por fluxos de passageiros que passavam a ser mais freqüentes e mais diversificados partindo da Avenida Caxangá para o bairro de Boa Viagem e para localidades e estabelecimentos situados ao longo da Avenida Recife. A partir desta avenida, os fluxos também eram constantes tanto entre as localidades do seu entorno quanto para o bairro de Boa Viagem, podendo-se observar que grande parte destes fluxos convergia para o *Shopping*.

Nas proximidades da Avenida Caxangá, os fluxos das kombis e vans voltavam a ser mais intensos no período da tarde, por volta das 17:00h, havendo uma maior concentração dos veículos no local de lotação na Rua Emiliano Braga, transportando passageiros para a Avenida Recife e para Boa Viagem e, ao mesmo tempo, trazendo os fluxos de pessoas deste bairro para a Avenida Caxangá, que, neste horário, tornavam-se mais intensos a partir do bairro de Boa Viagem. Estes fluxos de passageiros se caracterizavam pelos deslocamentos trabalho-casa em direção à Avenida Caxangá e pelos fluxos que saíam do *Shopping* para localidades ao longo da Avenida Recife e imediações da Avenida Caxangá.

As kombis e vans que seguiam pela rota **Caxangá/Shopping/Boa Viagem**, voltando pela Avenida Engenheiro Domingos Ferreira, traziam passageiros que vinham desta avenida, pelas imediações do *Shopping*, e depois seguiam pela Rua Barão de Souza Leão, onde convergiam com os veículos que realizavam a rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem**. A partir da Rua Barão de Souza Leão, as kombis e vans que vinham pelas duas rotas atendiam a um fluxo de passageiros vindo desta rua, da Avenida Domingos Ferreira e da Avenida Mascarenhas de Moraes em direção à

Avenida Caxangá, fluxos estes que eram menos expressivos no horário de pico da manhã.

Aos domingos, entretanto, com uma demanda menos expressiva, o fluxo de kombis era menor e o número de veículos que lotava na Rua Emiliano Braga diminuía para aproximadamente 25, seguindo alternadamente pelas duas rotas durante todo o dia, com uma intensificação à tarde para o *Shopping*. No entanto, em torno das 19:00h, dificilmente se encontrava uma kombi que seguisse a rota **Caxangá/Shopping/BoaViagem**, indo para Boa Viagem pelo viaduto. Acredita-se que, devido ao menor fluxo de pessoas que se dirigiam tanto ao *Shopping* quanto ao próprio bairro de Boa Viagem, os kombeiros procuravam seguir pela rota Caxangá/Aeroporto/BoaViagem para depois passar pelo *Shopping*, perfazendo as diversas flexibilidades das rotas com o intuito de pegar a maior quantidade possível de passageiros.

A rota **Shopping/Caxangá**, que partia da Rua Visconde de Jequitinhonha, em Boa Viagem, possuía uma dinâmica diferente das rotas anteriores. O funcionamento desta rota se iniciava em torno das 10:00h, horário em que o *Shopping* começava a funcionar. A partir deste horário, durante todo o dia havia um fluxo constante de kombis saindo deste local em direção à Avenida Caxangá, com maior intensidade por volta das 16:00h em diante, quando a demanda de passageiros ficava mais expressiva. Em geral, os fluxos de passageiros atendidos por esta rota eram caracterizados sobretudo pelo contingente de pessoas que partiam do *Shopping* para imediações da Avenida Recife. Ao retornarem pelas proximidades da Avenida Caxangá, os veículos que faziam a rota **Shopping/Caxangá** também trazia um fluxo que convergia para o *Shopping*, juntamente com as kombis e vans que lotavam na Rua Emiliano Braga e faziam a rota **Caxangá/Shopping/Boa Viagem**.

De segunda a sábado, a partir das 16:00h até umas 20:00h, e pelas 22:00h, horário de fechamento do *Shopping*, havia uma grande demanda de passageiros, seja das pessoas que trabalhavam no *Shopping* até as 16:00h, que retornavam para casa, seja das pessoas que iam passear ou fazer compras neste estabelecimento. No Domingo, porém, os fluxos eram menos expressivos, com maior intensidade entre 18:00 até umas 20:00h, sendo este último o horário de fechamento do *Shopping*.

Os fluxos de passageiros pelas kombis e vans possuíam uma regularidade ao longo das três rotas, sobretudo nos horários de *rush*, conforme se pôde observar em

campo e a partir de entrevistas com alguns usuários. A maioria destes usuários utilizava as kombis e vans todos os dias, principalmente pela manhã, entre 6:00h e 9:00h, e no final da tarde, entre 16:00h e 18:00h.

Flexibilidade das paradas ao longo das rotas

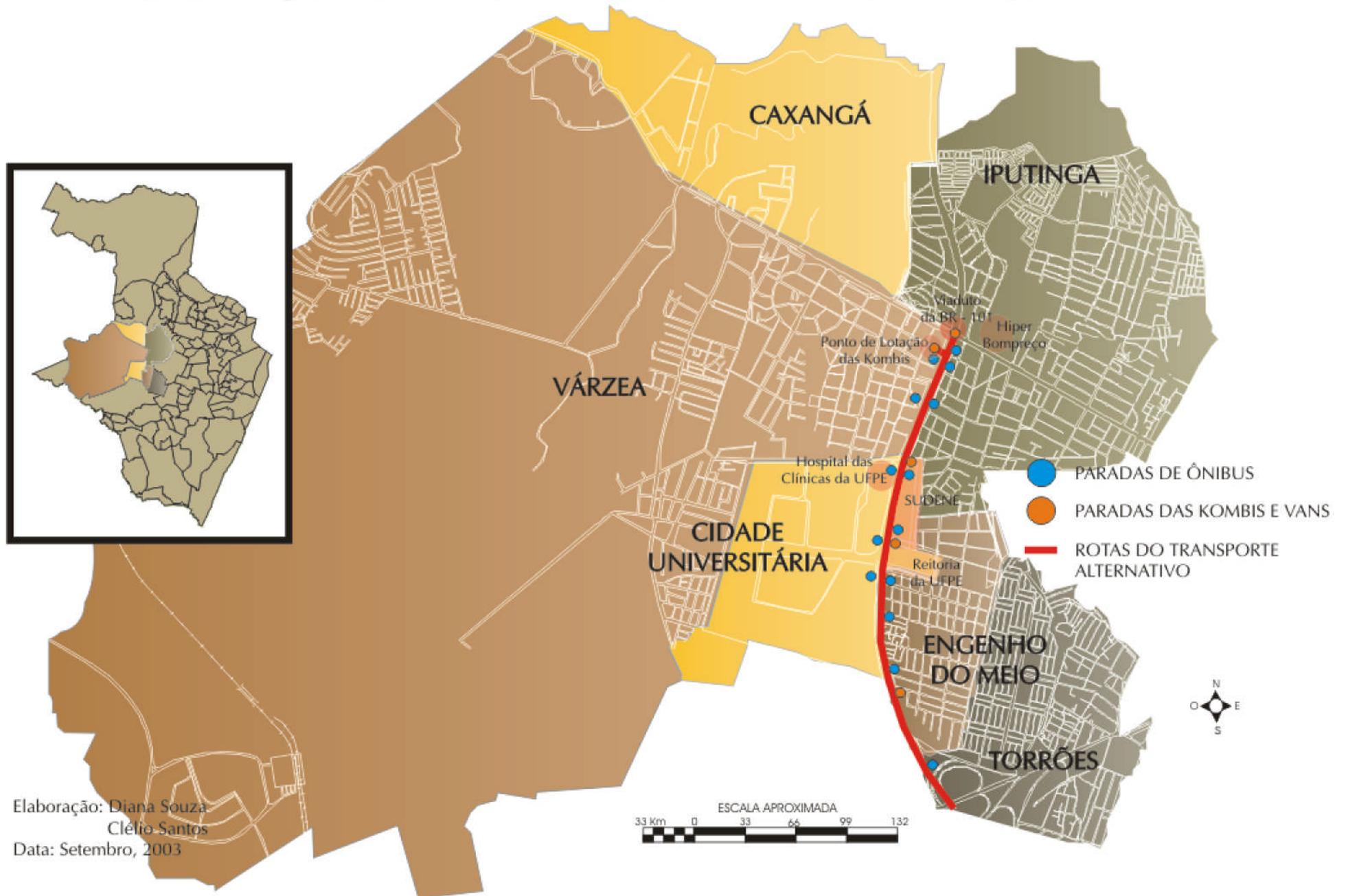
Um outro aspecto relevante à espacialização das rotas do transporte alternativo diz respeito às paradas das kombis e vans para embarque e desembarque de passageiros. Assim como os operadores da atividade sobrepuseram as suas rotas a trechos das linhas de ônibus, habitualmente também utilizavam as paradas do transporte coletivo convencional, estabelecidas em pontos estratégicos no transcorrer dos itinerários. Todavia, embora utilizassem as paradas de ônibus, ao longo das rotas, os motoristas freqüentemente paravam os veículos em qualquer lugar, caracterizando uma grande flexibilidade das paradas do transporte alternativo.

Apesar destas flexibilidades, observou-se ao longo das rotas uma certa regularidade de algumas paradas, condicionadas pelos usos e ocupações, os fixos, no transcorrer dos trajetos, que eram identificadas tanto pelos operadores quanto pelos usuários deste transporte, que lhes atribuíram nomes e convenções. Os passageiros geralmente as denominavam a partir dos equipamentos instalados ao longo do percurso, para os quais desejassem ir ou que ficassem mais próximos aos seus locais de destino. Estas paradas eram estabelecidas sobretudo para o desembarque de passageiros, visto que, normalmente o embarque poderia ocorrer em qualquer lugar do percurso, ou ainda nas paradas do transporte convencional, onde as pessoas podiam optar por embarcar num ônibus ou numa kombi.

Partindo das rotas que se iniciavam pelas proximidades da Avenida Caxangá (**Mapa 13**), cujo trajeto era comum até o viaduto Tancredo Neves, além das paradas de ônibus utilizadas, ao longo deste trecho do percurso foi possível observar paradas como a identificada como “CEASA”, cuja menção faz referência à atual CEAGEPE, onde comumente as kombis desembarcavam passageiros próximo a um caminho trilhado entre a Avenida Recife e a BR - 101, que seguia para esta central de abastecimento (**Mapa 14**).

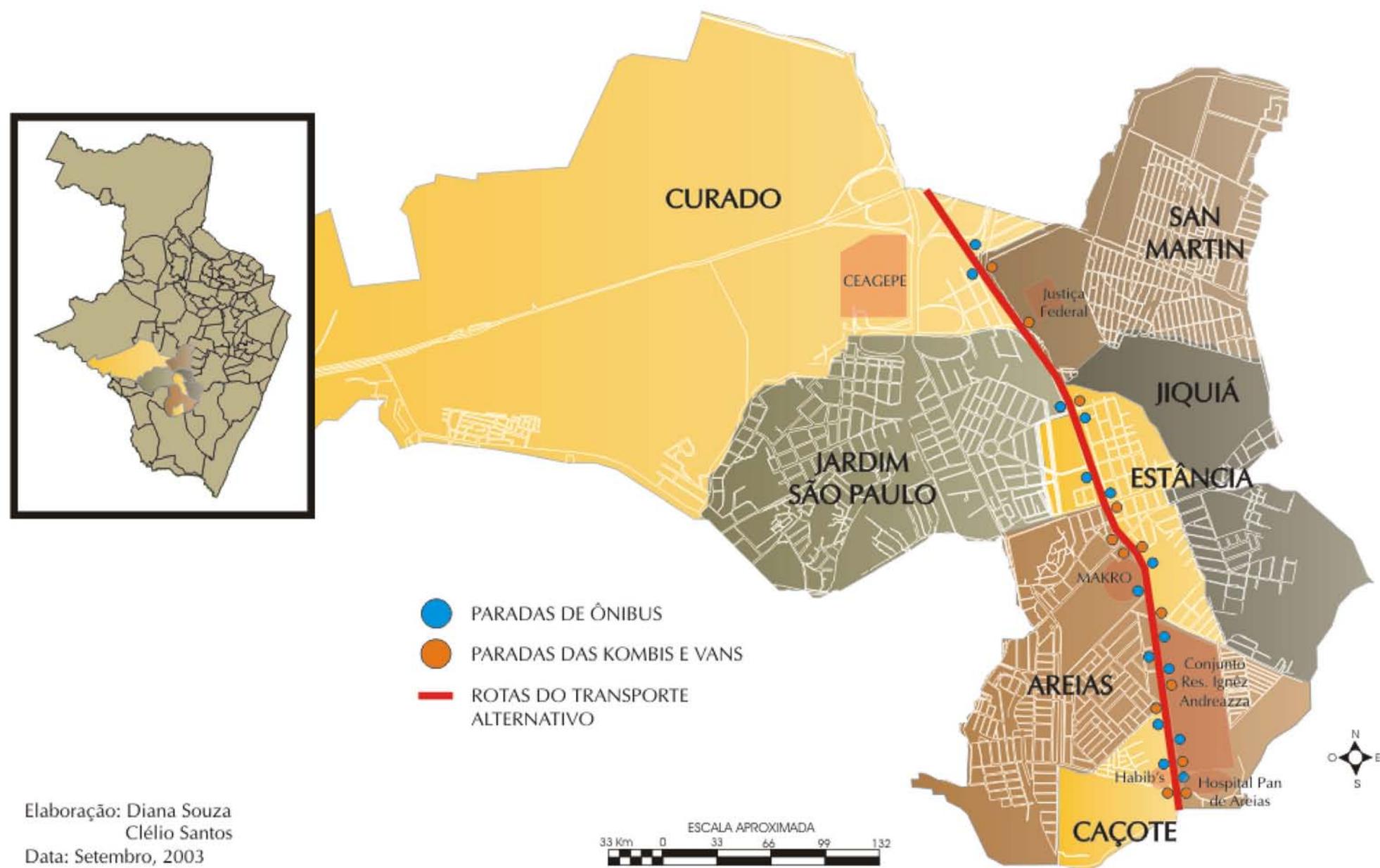
MAPA 13

ESPACIALIZAÇÃO DAS PARADAS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO EM BAIRROS DA RPA 4



MAPA 14

ESPACIALIZAÇÃO DAS PARADAS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO EM BAIRROS DA RPA 5



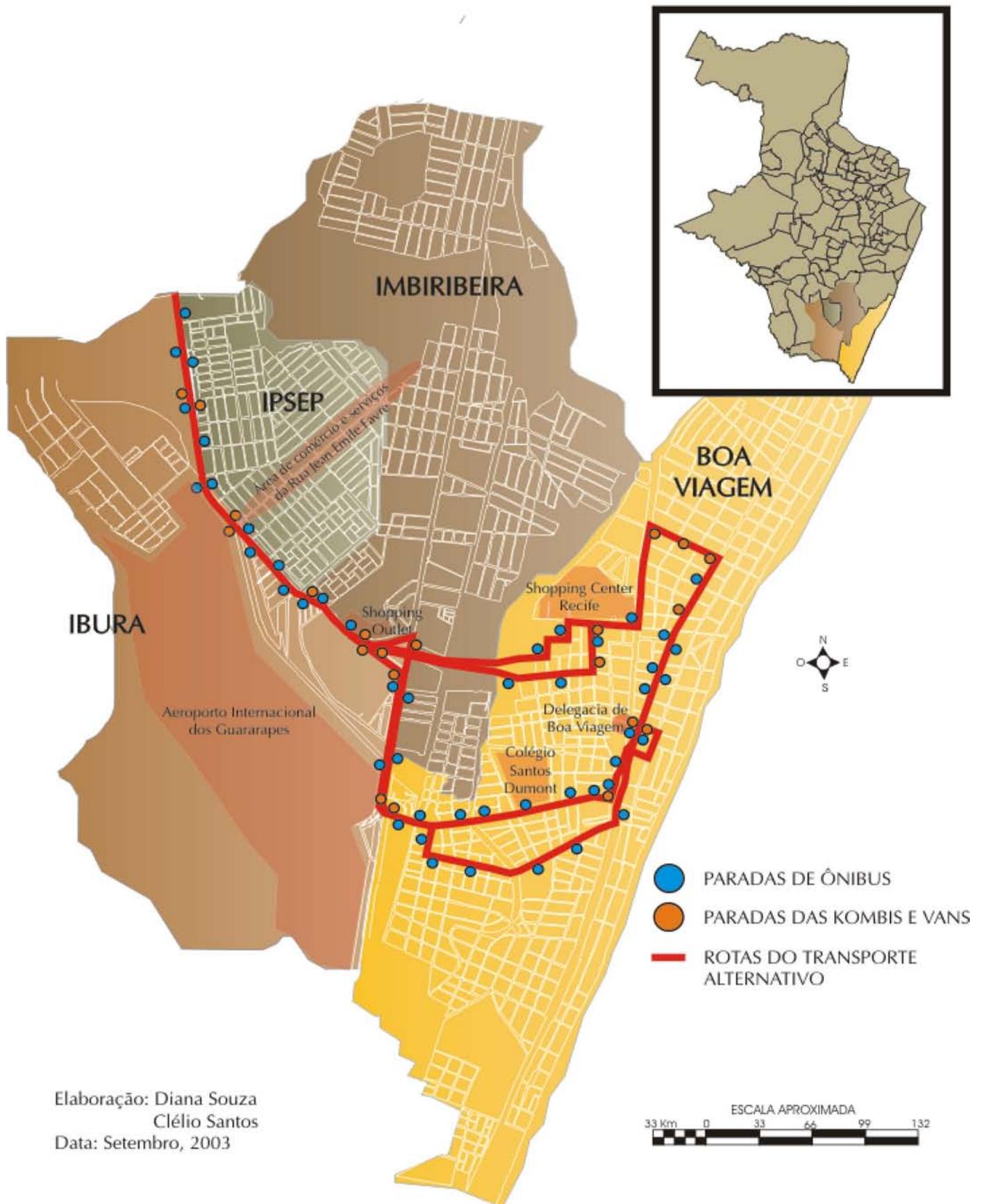
Mais à frente, ocorria freqüentemente o desembarque de passageiros pelas proximidades de uma faixa de pedestres, parada identificada como “Faixa”, que se situava antes do trevo do viaduto Ulisses Guimarães, próximo a um acesso da Avenida Dr. José Rufino (antes do Makro), um dos corredores de transporte metropolitano da cidade, que possui, por estas imediações do viaduto, um fluxo bastante intenso de pessoas. Depois do viaduto, estabeleceu-se uma parada na esquina do Makro e, adiante outra em frente à rua que dá acesso à Vila Cardeal e Silva, conhecida como “Entrada da Cardeal”. Os fluxos aqui convergiam tanto para os arredores desta vila próximo à Avenida Recife quanto para o conjunto Ignez Andreazza, situado do outro lado da avenida. Embora a parada de ônibus se situasse pouco depois desta parada convencionada pelo transporte alternativo, usualmente os passageiros preferiam descer nesta última, por ficarem mais próximos à rua de acesso à Vila Cardeal e Silva e a uma das entradas do conjunto. Costumava-se ainda descer pelas imediações da esquina da Rua Aurora Caçote com a Avenida Recife, local onde se situa o “Habib’s”, que fica mais próximo às comunidades do Caçote, da Beirinha e da entrada do Hospital Pan de Areias.

Mais adiante, freqüentemente também se parava na esquina da Avenida Dom Hélder com a Avenida Recife, mais próximo do acesso ao bairro do Ibura, cuja parada era identificada como “Entrada do Ibura”. Uma outra parada freqüente era a conhecida como “Entrada do IPSEP”, onde geralmente as kombis e vans desembarcavam passageiros em frente à Rua Jean Emile Favre, do outro lado da avenida, porque para esta rua convergia um intenso fluxo de pessoas tanto para os estabelecimentos de comércio e serviços nela instalados como para os prédios da Vila do IPSEP (Mapa 15).

Já próximo ao *Outlet*, vindo através da rota **Caxangá/Shopping/BoaViagem**, era freqüente o desembarque de passageiros na pista central da Avenida Recife, na subida do viaduto Tancredo Neves e, nestas mesmas imediações, através da rota Caxangá/Aeroporto /BoaViagem, os veículos do transporte alternativo sempre paravam no tentáculo da Avenida Recife que dava acesso à Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes. A maioria dos passageiros que aqui desciam se destinavam ao *Outlet*.

A partir do viaduto Tancredo Neves as rotas que partiam da Avenida Caxangá seguiam por caminhos diferentes ao bairro de Boa Viagem, destacando-se ainda algumas outras paradas do transporte alternativo. Ao seguir por aquele viaduto, na rota

ESPACIALIZAÇÃO DAS PARADAS DO TRANSPORTE ALTERNATIVO
EM BAIROS DA RPA 6



Elaboração: Diana Souza
Clélio Santos
Data: Setembro, 2003

Caxangá/Shopping/Boa Viagem, observou-se que era comum desembarcar passageiros em frente a uma padaria, na Rua Visconde de Jequitinhonha, onde havia diversos serviços e comércios nos arredores, cuja parada era conhecida como “Padaria”.

Mais à frente, na mesma rua, a próxima parada era a do “*Shopping*”, e, seguindo pela Avenida Prof. João Medeiros destacava-se a parada do “Hiper”, na esquina desta avenida com a Rua Félix de Brito. Nesta última rua, destacava-se ainda a parada do “Contato”, situada em frente ao Colégio Contato. Na esquina da Rua Félix de Brito com a Avenida Domingos Ferreira também se estabeleceu uma parada, e, prosseguindo nesta última avenida havia ainda uma parada próxima à Rua Jack Aires (**Fotos 8 e 9**), onde os operadores paravam os veículos por alguns minutos, na expectativa de pegar algum passageiro, outra próxima ao restaurante Edmilson da Carne de Sol e, mais à frente, uma parada às proximidades da Delegacia de Boa Viagem.

Na rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem**, pelas imediações do viaduto Tancredo Neves, ao seguir pelo tentáculo da Avenida Recife, era comum as kombis e vans desembarcarem passageiros no cruzamento da Avenida Recife com a Avenida Mascarenhas de Moraes. Habitualmente, a parada que se seguia a esta era a do Aeroporto, situada no giradouro que dá acesso à Rua Barão de Souza Leão (**Foto 10**).

Ao entrar pela Rua Barão de Souza Leão, seguindo pelas Ruas 10 de Julho e 20 de Janeiro, comumente as paradas do transporte alternativo eram as mesmas dos ônibus. Mais adiante, estabeleceu-se uma parada na esquina da Avenida Engenheiro Domingos Ferreira com a Rua Dom José Lopes, em frente à Delegacia de Boa Viagem, situada do outro lado da avenida.

A partir da Delegacia de Boa Viagem, ambas as rotas que partiam da Avenida Caxangá, voltavam pela Rua Barão de Souza Leão. No cruzamento desta rua com a Avenida Visconde de Jequitinhonha, freqüentemente alguns operadores também passavam alguns minutos, com o intuito de pegar algum passageiro (**Foto 11**).

Ao longo da Rua Barão de Souza Leão, comumente os motoristas das kombis se utilizavam das paradas de ônibus. Era comum, entretanto, os operadores desembarcarem passageiros na esquina da Rua Barão de Souza Leão com a Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, parada conhecida como “Posto”, por se situar em frente a um posto de gasolina. Freqüentemente, alguns passageiros que aqui desciam, vinham da Avenida Engenheiro Domingos Ferreira e da própria Rua Barão de Souza

Foto: Clélio Santos - Janeiro de 2003.



FOTO 8: Parada do transporte alternativo na entrada da Rua Jack Aires, via de acesso ao *Shopping Center Recife*.

Foto: Clélio Santos - Janeiro de 2003.



FOTO 9: Vista da parada na entrada da Rua Jack Aires a partir da Avenida Domingos Ferreira.



Foto: Diana Souza. Janeiro de 2003.

FOTO 10: Ao fundo, desembarque de passageiros pelas imediações do Aeroporto, em frente à Rua Barão de Souza Leão.



Foto: Diana Souza. Janeiro de 2003.

FOTO 11: Parada das kombis e vans no cruzamento da Rua Barão de Souza Leão com a Av. Visconde de Jequitinhonha.

Leão e se destinavam a localidades ao sul da cidade. Daí por diante, a próxima parada do transporte alternativo era a do giradouro que dá acesso à Avenida Recife a partir da Avenida Mascarenhas de Moraes.

Retornando do bairro de Boa Viagem à Avenida Caxangá, as rotas **Caxangá/Shopping/BoaViagem** e **Caxangá/Aeroporto /BoaViagem**, que vinham pela Rua Barão de Souza Leão, bem como a rota **Shopping/Caxangá**, que seguia do *Shopping* pelo viaduto Tancredo Neves para a Avenida Caxangá, convergiam pelas adjacências deste viaduto, de onde prosseguiam pelos mesmos caminhos até o viaduto da BR – 101, às proximidades da Avenida Caxangá. Os fluxos de passageiros que vinham através das duas primeiras rotas convergiam em grande parte para a Avenida Caxangá, e aqueles advindos da rota **Shopping/Caxangá**, freqüentemente se destinavam às localidades no transcorrer da Avenida Recife. Contudo, nas três rotas, pode-se observar paradas comuns.

A partir do viaduto Tancredo Neves, já na Avenida Recife, as kombis e vans costumavam parar no *Outlet*. Mais adiante, usualmente se estabelecia parada em frente aos prédios da Vila da SUDENE (Grade), e depois, na esquina da Rua Jean Emile Favre com a Avenida Recife, cuja parada era conhecida como “Padaria”, estabelecimento situado na esquina destas duas vias. Adiante, costumava-se desembarcar passageiros em frente a um posto de gasolina, na esquina de uma rua que dá acesso à Vila do IPSEP, em frente à Entrada do Ibura, sendo a parada denominada de “Posto” ou “Esquina”, como se vê no **Mapa 15**, na página 130.

Destaque-se ainda, ao prosseguir pela Avenida Recife, a parada conhecida como “Sinal” ou “Pan”, na entrada do Hospital Pan de Areias, com fluxos que se destinavam tanto a este hospital como às comunidades da Beirinha, do mesmo lado, e do Caçote, do lado oposto, e as paradas identificadas como “Primeiro Portão” – primeiro acesso ao conjunto Ignêz Andreazza vindo de Boa Viagem, e “Segundo Portão” – segundo acesso ao mesmo conjunto e a chamada de “Posto”, parada em frente a um posto de combustível, situado na esquina da Rua Tapajós com a Avenida Recife, ainda às proximidades do conjunto e da Vila Tamandaré, conforme se observa no **Mapa 14**, visto na página 128.

Prosseguindo pela Avenida Recife, geralmente as kombis e vans paravam próximo à subida do viaduto Ulisses Guimarães, parada conhecida como “Trevo”, que

dava acesso à Avenida Dr. José Rufino bem como à comunidade do Iraque e ao bairro da Estância e à Avenida Estância.

Mais à frente, estabeleceu-se uma parada perto da linha do metrô, conhecida como “Escadaria”, cujo acesso ao ramal do metrô era feito através de uma escada que descia para a estação a partir da Avenida Recife. Adiante, havia ainda outra parada na esquina da Avenida João Cabral de Melo Neto com a Avenida Recife, próxima à entrada do bairro de Jardim São Paulo, que ficava do outro lado da pista. Era comum também desembarcar ou embarcar passageiros em locais como a entrada do Tribunal de Justiça, parada comumente identificada como “Tribunal” e, pelas proximidades da CEAGEPE, do outro lado da avenida, parada mais conhecida como “CEASA”. Adiante, costumava-se ainda parar no acesso à Avenida Abdias de Carvalho a partir da Avenida Recife, cuja parada era identificada como “Entrada da Abdias”.

Seguindo pela Avenida Visconde São Leopoldo, freqüentemente se parava perto da passarela do bairro do Engenho do Meio, às proximidades do terminal de ônibus deste bairro, cuja passarela também dava acesso, do outro lado ao CEFET, ao Colégio Militar. Geralmente as esquinas das ruas transversais à Avenida Visconde São Leopoldo, no bairro do Engenho do Meio, constituíam pontos de embarque e desembarque de passageiros. Numa dessas ruas, estabeleceu-se, uma parada conhecida como “Beco”, entrada que dá acesso aos bancos e outros estabelecimentos situados às imediações da Reitoria da UFPE, de acordo com o **Mapa 13**, exposto na página 127.

Prosseguindo o percurso, já se aproximando da Avenida Caxangá, havia ainda uma parada bastante utilizada para o desembarque de passageiros que se situava em frente à passarela de acesso ao Hospital das Clínicas. No transcorrer do trajeto havia algumas paradas mais flexíveis e, mais adiante, encontrava-se o ponto final do percurso embaixo do viaduto da BR – 101 (**Foto 12**).

Embora se tenha delineado algumas paradas ao longo do percurso, salvo algumas exceções, estas paradas freqüentemente estavam próximas às paradas de ônibus. Todavia, estas paradas mais freqüentes das kombis e vans eram mais convenientes aos destinos dos passageiros, pois encurtavam o deslocamento entre a parada convencional e o local de destino do passageiro, que geralmente estava com pressa ou carregava bagagens, ou enfrentava um tempo chuvoso, além de oferecer,

sobretudo à noite, uma relativa segurança ao passageiro, desejoso de chegar logo em casa ou ao trabalho.



Foto: Clélio Santos, Janeiro de 2003.

FOTO 12: Desembarque de passageiros embaixo do viaduto da BR – 101, próximo à Avenida Caxangá.

Por outro lado, esta flexibilidade das paradas do transporte alternativo atrapalhava o trânsito e colocava em risco a segurança dos passageiros, visto que, muitas vezes, as paradas ocorriam em locais inadequados para embarque e desembarque, como nos sinais de trânsito, nas entradas de ruas muito movimentadas e no trevos dos viadutos. Quando utilizavam as paradas dos ônibus, freqüentemente os operadores das kombis e vans também dificultavam o acesso destes veículos às paradas, parando em frente a estes ou cortando-os abruptamente nestes locais, ou ainda aglomerando os veículos próximos a elas. Por conta disso, observou-se que havia uma certa hostilidade entre os operadores do transporte alternativo e os motoristas de ônibus, que, por vezes, chegavam a se agredir através de palavras e puxavam os veículos aos solavancos ao partirem. Os motoristas de ônibus, na verdade, não disputavam passageiros com os operadores do transporte alternativo, até porque a lógica do transporte coletivo por ônibus não é esta, mas, por vezes, disputavam o espaço nas proximidades das paradas de ônibus, ficando indignados com a ocupação destes locais pelos motoristas e cobradores das kombis e vans.

Ainda a respeito da flexibilidade das paradas, é interessante notar que, ao se perguntar aos usuários do transporte alternativo se este deveria ter paradas fixas, embora alguns desses usuários tenham apontado a flexibilidade das paradas das kombis e vans como bastante conveniente ao embarque e desembarque de passageiros, a maioria dos entrevistados afirmou que estes veículos deveriam possuir paradas estabelecidas. Na opinião dos usuários, em particular daqueles que identificaram problemas na atividade, um dos principais problemas das kombis e vans estava relacionado às imprudências de vários operadores da atividade no trânsito, expressas principalmente pelo excesso de velocidade e pela forma como estes operadores ocupavam as paradas de ônibus e paravam ao longo dos trajetos, conforme se observa nas expressões citadas por alguns entrevistados ao identificarem problemas ou afirmarem que as kombis e vans deveriam ter paradas fixas:

Desorganizados. Param em todo lugar, atrapalhando o trânsito. (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

Muita concorrência entre eles. Agonia. (Usuário entrevistado numa parada de ônibus dentro do *Shopping*)

Atrapalham o trânsito. Às vezes quero pegar um ônibus, param na frente. São imprudentes. (Usuária entrevistada numa parada de ônibus da Av. Eng. Domingos Ferreira)

Deveria ter paradas fixas] [...] para não atrapalhar os ônibus e [os] passageiros. (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

[Deveria ter paradas fixas pois] [...] atrapalham os fluxos de carros e ônibus. (Usuário entrevistado numa parada de ônibus dentro do *Shopping*)

[Paradas fixas] [...] mesmo sendo ruim para os usuários, mas organizaria [o transporte alternativo] (Usuária entrevistada numa parada de ônibus dentro do *Shopping*)

[Deveria ter paradas fixas para] [...] evitar choques com os ônibus. (Usuário entrevistado numa parada de ônibus dentro do *Shopping*)

Não respeitam as regras [de trânsito]. Correm muito. (Usuária entrevistada numa parada de ônibus da Av. Eng. Domingos Ferreira)

[Deviam] [...] evitar paradas em qualquer lugar. [Deveriam ter] [...] paradas para kombis, afastadas dos ônibus. (Usuário entrevistado numa parada de ônibus da Av. Eng. Domingos Ferreira)

Para os usuários que identificaram aspectos negativos na atividade, o estabelecimento de paradas fixas proporcionaria mais organização a este transporte, melhoraria o trânsito como também seria mais seguro para os passageiros. Mesmo muitos daqueles entrevistados que a princípio não identificaram problemas associados às kombis e vans, afirmaram que o transporte alternativo deveria ter paradas fixas.

Por outro lado, estes últimos usuários, embora identificassem, ao menos indiretamente, algum problema na atividade, quando indagados se o transporte alternativo era seguro, tendiam a afirmar que sim, seja por não vivenciarem nenhum fato de risco ou por considerar a atividade melhor que o transporte convencional, conforme se observa nas frases citadas:

Detesto ônibus. Ando há dez anos nas kombis. Entro quando quero, a passagem é menor, vou sentada [...] Digo a velocidade que quero andar [...] (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

Utilizo este transporte [há] 4 ou 5 anos. Nunca me aconteceu nada. (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

Todos [os transportes] oferecem riscos. (Usuário entrevistado próximo à Avenida Caxangá)

É igual a qualquer outro. (Usuário entrevistado próximo à Avenida Caxangá)

Posto a espacialização das rotas do transporte alternativo entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, bem como as características das paradas para embarque e desembarque de passageiros, buscar-se-á abordar em seguida outros aspectos relativos à forma como os operadores da atividade se organizavam e atuavam, exercendo as suas territorialidades ao longo dos eixos.

3.3 – Territorialização de Práticas de Organização e Atuação do Transporte Alternativo

Conforme exposto anteriormente, as “territorialidades flexíveis” do transporte alternativo se esboçavam, a princípio, a partir do estabelecimento de três rotas relativamente regulares que se sobrepunham, em parte, às linhas do transporte coletivo convencional, apresentando ainda algumas flexibilidades, e também através da utilização das paradas de ônibus e da delimitação de locais onde se foram delineando paradas flexíveis de embarque e desembarque de passageiros ao longo das rotas. Estas territorialidades se expressavam não só a partir da espacialização destas rotas, como também por outras práticas de organização e atuação que visavam garantir a operação da atividade ao longo dos eixos.

Desta forma, a partir de observações em campo e de entrevistas realizadas junto aos usuários e aos operadores da atividade, busca-se, nesta parte do trabalho, analisar as características de organização e atuação dos operadores do transporte alternativo nos eixos tomados como referencial de análise, permeando, nestas características, as opiniões dos usuários acerca do serviço prestado.

Organização

Para a operacionalidade da atividade existia uma lógica de organização atrelada às regras criadas pelos próprios operadores e pelo sindicato ao qual se encontravam vinculados - o SindRecife, que estabeleceu um conjunto de símbolos para identificação dos veículos, das rotas e dos locais de lotação, bem como a fixação de taxas mensais e fiscalização da atividade.

Conforme informações dos operadores da atividade, circulavam entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem cerca de 200 veículos, entre kombis e vans, que eram cadastradas no sindicato, sendo identificados por um adesivo vermelho, cuja numeração indicava o número de ordem dos mesmos. A este sindicato, os operadores da atividade pagavam uma quantia mensal de R\$ 20,00³.

³ Depois da definição do número de veículos e linhas do Sistema de Transporte Complementar de Passageiros no Recife, em meados de julho de 2003, os atores que operavam no eixo deixaram de pagar ao SindRecife, por considerarem que o presidente deste sindicato fez acordos indevidos com a Prefeitura, traindo o interesse da maioria dos kombeiros.

Deste total de veículos, 50 “faziam praça”, para usar a expressão empregada pelos motoristas e cobradores da atividade, na Rua Emiliano Braga, situada próximo à Avenida Caxangá, sendo identificados com um adesivo, no qual havia um desenho de um coco na cor verde. Outros 50 lotavam numa das ruas de acesso ao *Shopping Recife*, na Rua Visconde de Jequitinhonha, cujo adesivo de identificação era também um desenho de um coco, mas na cor amarela, e os outros 100 veículos restantes apenas circulavam entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, sem possuírem ponto fixo de lotação. Os veículos que lotavam na Rua Emiliano Braga não podiam lotar próximo ao *Shopping*, e os que faziam lotação nas proximidades deste equipamento não podiam lotar naquela rua. Geralmente este local de lotação das kombis e vans era chamado pelos operadores que as operavam de “bandeirada” ou “bandeira”, expressão comumente utilizada por taxistas.

Esta forma de lotação representou um avanço na organização dos kombeiros, visto que, a princípio, as kombis apenas circulavam entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, parando próximo ao viaduto da BR – 101, na Avenida Prof. Moraes Rego, próximo à Avenida Caxangá, onde disputavam acirradamente os passageiros e esperavam lotar os veículos para poderem partir.

Além do adesivo de identificação que indicava o local no qual estes veículos podiam fazer lotação, existiam ainda outros adesivos que identificavam se estes veículos podiam lotar durante o dia ou à noite, ou em ambos os horários, e/ou no domingo. Estes adesivos eram compostos por números e desenhos que representavam os dias e os horários de operação. No entanto, estas regras nem sempre eram seguidas pelos kombeiros, que operavam indistintamente dos dias e horários estabelecidos, obedecendo apenas o adesivo que indicava o local de lotação.

Considerando o número de 200 veículos cadastrados em operação, pode-se apreender que para os mesmos haveria 200 motoristas, entre proprietários e não-proprietários dos veículos, cerca de no mínimo 200 cobradores, já que geralmente um motorista trabalhava com mais de um cobrador, pois freqüentemente havia uma rotatividade dos cobradores entre os motoristas, e cerca de quatro fiscais, dois atuavam nas proximidades da Avenida Caxangá, e outros dois próximo à entrada do *Shopping*. Tendo em vista estes números, pode-se dizer que, cerca de 450 pessoas ou mais, entre motoristas, cobradores e fiscais, estariam envolvidas diretamente na operação desta

atividade entre as imediações do viaduto da BR-101, na Avenida Caxangá, e o bairro de Boa Viagem, sem considerar aqueles que se inseriam sem estarem cadastrados, circulando entre estas duas áreas, e os possíveis donos de frota que não atuavam diretamente com o transporte de passageiros.

Saliente-se que, quando se proibiu o acesso das kombis e vans ao centro expandido da cidade, a quantidade de veículos circulando entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem chegava a dobrar após as 18:00h durante os dias úteis, apresentando em torno de 400 veículos em circulação, segundo os operadores da atividade. Havia, depois deste horário, uma invasão promovida por outros kombeiros advindos de diversas áreas da cidade, que também se “apropriavam” dos eixos para exercerem a atividade, comungando do mesmo espaço, disputando passageiros ao longo dos percursos. Isto ocorria sobretudo durante a noite, quando se tornava mais difícil a fiscalização por parte deles para controlar a entrada de outros veículos nas rotas. Entretanto, estes “invasores” não se “apropriavam” dos locais de lotação, situados nas proximidades da Avenida Caxangá e próximo ao *Shopping*, apenas circulavam entre as duas áreas.

Entre estas, assim como era predominante em toda a cidade, a maioria dos operadores, tanto motoristas quanto cobradores, eram do sexo masculino. Em relação aos cobradores, observou-se que não havia, ou não foi possível perceber, menores de 18 anos trabalhando nesta função e, ressalte-se ainda a presença de uma ou outra mulher na atividade.

De acordo com algumas entrevistas e conversas informais junto aos operadores do transporte alternativo, a maioria dos entrevistados, entre cobradores e motoristas, exercia o transporte de passageiros entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem há mais de seis anos e, segundo estes, a inserção nesta atividade devia-se à falta de oportunidade no mercado de trabalho.

Indagados sobre possíveis desvantagens na realização da atividade, os entrevistados, em sua maioria, não as identificaram. Apenas um ou outro entrevistado ressaltou o fato da atividade não propiciar benefícios trabalhistas e comentários sobre o comportamento de alguns operadores, conforme se observa nas frases citadas:

Não assina a carteira. (Cobrador de kombi entrevistado próximo à Avenida Caxangá)

Alguns trabalham. Outros perturbam, bagunçam, avançam sinal, desrespeitam as leis de trânsito [...] (Cobrador de kombi entrevistado próximo ao Shopping)

Falta de organização. Há muito mau elemento rodando. Gente que não pode trabalhar. (Cobradora de kombi entrevistada próximo ao Shopping)

Segundo os entrevistados, “esta linha”, para usar a expressão empregada por eles em relação às rotas que percorriam entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, era uma das melhores da cidade para a operação da atividade devido à expressiva demanda de passageiros entre estas duas áreas. Destaque-se, entretanto que, quando do fechamento do centro expandido do Recife às kombis e vans, ouvia-se alguns motoristas reclamarem de outros kombeiros que passaram a circular nos trajetos, disputando passageiros.

Como posto anteriormente, os operadores do transporte alternativo estabeleceram dois locais fixos de lotação dos veículos para realizar a atividade, estabelecendo ainda algumas regras para o processo de lotação destes veículos. Pelas imediações da Avenida Caxangá, estes atores ocuparam um trecho da Rua Emiliano Braga, no cruzamento com a Avenida Prof. Moraes Rego, onde os veículos ficavam enfileirados, lotando de dois em dois para sair de forma alternada entre as rotas **Caxangá/Shopping/BoaViagem** e **Caxangá/Aeroporto /BoaViagem (Foto 13)**. Esta era a concentração mais expressiva do transporte alternativo dentre outras que se situavam nas proximidades da Avenida Caxangá com o viaduto da BR - 101.

O outro local de lotação ficava próximo ao *Shopping Recife*, na Rua Visconde de Jequitinhonha, onde geralmente em meio a um trânsito conturbado, de um intenso fluxo de veículos que se dirigia ao *Shopping*, tanto de carros particulares como de ônibus e daqueles veículos que lotavam nas proximidades da Avenida Caxangá e que por aqui passavam como de outros que aqui também lotavam para outras localidades, as kombis e vans se enfileiravam, “apropriando-se” de um trecho da rua para realizarem o transporte de passageiros. Dentre outras concentrações de kombis que aqui existiam, cujos destinos eram os bairros do Ibura, do Jordão, do Totó, a que se destinava à Avenida Caxangá era a mais significativa. Neste local, os veículos lotavam um de cada vez, fazendo a rota *Shopping/Caxangá (Foto 14)*.



FOTO 13: Ponto de lotação das kombis pelas imediações da Avenida Caxangá.



FOTO 14: Ponto de lotação das kombis na Rua Visconde de Jequitinhonha, próximo ao *Shopping Center Recife*.

Em ambos os locais de “bandeirada”, as kombis e vans só partiam quando completassem a lotação. O veículo que estivesse atrás de um outro no ponto de partida, esperando lotar, não podia abrir as portas para os passageiros entrarem, enquanto o da frente não estivesse lotado e saísse. Esta prática se dava independentemente de haver uma grande demanda ou não de passageiros, sendo constantemente controlada pelo fiscal que atuava no local. Este fiscal procurava observar se as regras estabelecidas para a lotação estavam sendo cumpridas, organizar os veículos, dar o sinal de partida às kombis e vans e impedir que outros veículos não cadastrados fizessem lotação no local.

Nos horários de demanda menos expressiva, como se observou no local de lotação próximo à Avenida Caxangá, os motoristas das vans, veículos que por serem de maior capacidade demoravam mais a lotar, eram pressionados por outros operadores a saírem do ponto de partida assim que os veículos tivessem uma quantidade de passageiros equivalente à lotação das kombis.

Interessante notar que, nos locais de lotação, enquanto fora dos horários de pico, os cobradores das kombis e vans costumavam abordar o passageiro ou anunciar a rota para poder lotar os veículos, nos horários de demanda mais expressiva, durante a manhã, por volta das 6:00h até aproximadamente às 7:00h, próximo à Avenida Caxangá, por exemplo, eram os passageiros que disputavam as kombis que iam para Boa Viagem através das duas rotas, “acotovelando-se” em direção a elas quando se aproximavam para lotar.

Similarmente, na rota *Shopping/Caxangá*, naqueles horários de demanda mais expressiva, neste caso, no final da tarde, muitas vezes, havia uma disputa pelas kombis entre os passageiros, que corriam, empurrando uns aos outros para subir no veículo à medida que este se aproximava do ponto de lotação. Havia mesmo passageiro que fosse em pé, se assim desejasse, ou que aceitava a proposta do cobrador de ir nesta situação até determinado trecho do percurso em que descesse outro passageiro. Geralmente descia alguém já pelas imediações do bairro do IPSEP ou do Ibura na Avenida Recife.

Nas kombis, aquelas não modificadas em sua estrutura interna, transportava-se, atrás, oito passageiros mais o cobrador, que viajava em pé, meio envergado, encostado na porta. Na frente, freqüentemente, além do motorista, comportava-se duas pessoas e,

às vezes, três, dependendo da demanda. Alguns passageiros reclamavam desse excesso de lotação. As kombis geralmente transportavam de 10 a 11 pessoas, além do cobrador e do motorista. Nas kombis adaptadas, este número era ainda maior, chegando as mesmas a transportarem cerca de 14 a 15 passageiros, além dos operadores. Também ocorria das kombis levarem outros operadores do transporte alternativo que trabalhavam na rota, geralmente cobradores. Estes não pagavam a passagem e viajavam em pé, ficando “espremidos” e envergados no canto da janela, para não ocuparem o lugar de um passageiro.

Nas bestas e vans, veículos com maior capacidade que as kombis, nos horários de maior fluxo de passageiros, freqüentemente se excedia a quantidade de lugares disponíveis, conforme observado no local de lotação próximo ao *Shopping*. Os cobradores geralmente colocavam quatro passageiros no lugar de três, cinco no lugar de quatro, colocava-se até passageiros sentados por trás dos bancos dianteiros numa pequena plataforma. Tanto nas vans como nas kombis adaptadas, era comum levar mais um passageiro sentado na divisória entre os bancos de dois ou três lugares e o banco adaptado. Poucos eram aqueles que se negavam a ir nesta posição. Houve casos em que de tanto o cobrador insistir para que uma pessoa viajasse neste lugar, fizesse com que um ou mais passageiros, que já estivessem sentados, ficassem irritados e descessem da kombi.

Do ponto de vista do conforto, a forma de lotação dos veículos não era muito agradável aos passageiros. Embora estes fossem sentados nas kombis e vans, geralmente viajavam “colados” um ao outro. Nas vans e nas kombis adaptadas para comportar um maior número de pessoas a situação parecia ainda mais desconfortável, visto que, como antes mencionado, colocava-se cinco passageiros assentados em bancos de quatro lugares, quatro em bancos de três lugares e ainda assentados nas divisórias entre estes bancos.

Mesmo nas kombis não modificadas em sua estrutura interna havia desconforto, já que freqüentemente nelas se transportava cerca de dez passageiros, além dos operadores. Junto à porta, no banco traseiro de uma kombi, por exemplo, a situação do passageiro era bastante desconfortável. A porta se abria constantemente, enquanto o veículo não estivesse lotado, para o embarque e desembarque ou para que o cobrador anunciasse a rota ou abordasse as pessoas nas paradas de ônibus e ao longo do

percurso. Quando fechada, à frente do passageiro estava o cobrador, encostado na porta, envergado sobre o banco dianteiro do veículo, entrecruzando as suas pernas às do passageiro. Ressalte-se ainda, nos horários de pico, o fato de uma ou outra pessoa, além do cobrador, ir em pé dentro do veículo.

Em relação aos veículos, cumpre destacar que, alguns usuários apontaram como um dos aspectos negativos do transporte alternativo a falta de conforto. Todavia, ainda que parte dos entrevistados tenha relacionado a questão do conforto aos veículos do tipo *besta*, van e *sprinter*, por estes possuírem mais espaço interno, ar-condicionado – embora os veículos que circulassem nas rotas não possuíssem ar-condicionado –, supostamente oferecendo mais conforto e mais segurança que as kombis, em geral, estes usuários tendiam a afirmar que os veículos do transporte alternativo podiam ser qualquer um, desde que proporcionasse rapidez nos deslocamentos. Alguns usuários ressaltaram que as kombis eram até melhores, uma vez que, comportavam um menor número de pessoas, e, por isso, lotavam mais rápido tanto nos pontos de lotação quanto ao longo do percurso, favorecendo ainda mais a rapidez nos deslocamentos, como se observa nas opiniões dos entrevistados:

Qualquer um. O importante é chegar rápido. (Usuário entrevistado próximo à Avenida Caxangá)

Tanto faz. Se tiver tudo em dia, tiver manutenção [...] (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

[Kombi] cabe menos [passageiros], lota rápido e sai. (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

No tocante ao custo da passagem das kombis e vans, este era estabelecido a partir da tarifa do ônibus, sendo o valor cobrado sempre um pouco mais barato que a tarifa do sistema convencional. Saliente-se que, se houvesse aumento tarifário no sistema convencional, este aumento também ocorreria no preço da passagem do transporte alternativo. Nas três rotas, em 2003, o custo estabelecido era de R\$ 1,00 contra R\$ 1,30 da tarifa do ônibus, correspondente ao anel A. Este valor da passagem foi apontado por alguns usuários do transporte alternativo como uma das vantagens das kombis e vans.

Para o pagamento da passagem, aceitava-se também vales-transporte do sistema convencional. Os cobradores costumavam ainda vender vales aos passageiros, bem como utilizá-los para passar o troco da passagem, caso o usuário assim o desejasse. Por muitas vezes, o usuário pagava a passagem e comprava um vale, que, na época, custava em média R\$ 1,15 ou R\$ 1,20, para usar no ônibus. Além disso, os operadores do transporte alternativo repassavam os vales transportes em postos de gasolina para comprar combustível.

Havia ainda negociações do valor da passagem entre os passageiros e o cobrador para pequenos deslocamentos, em que se cobrava em média R\$ 0,70 ou R\$ 0,50. No entanto, estas negociações, às vezes, não ocorriam, pois o cobrador não reduzia o valor da passagem e, caso o passageiro se irritasse ou desistisse da viagem, muitas vezes, o cobrador, em tom sarcástico, dizia-lhe: “Pega um ônibus!”.

Ao contrário do que se podia fazer nos ônibus, onde o passageiro, se desejasse, percorria todo o itinerário da linha, voltando ao ponto de partida com uma passagem, nas kombis e vans isto não acontecia, visto que, estabelecia-se um ponto final para o desembarque dos passageiros, que, se quisessem seguir adiante no mesmo veículo, teriam que pagar outra passagem.

Em relação ao uso de vales-transporte, destaque-se que, no último dia do mês corrente a que correspondia estes vales, por volta das 18:00h, as kombis e vans já não os aceitavam mais, visto que era necessário repassá-los ao mercado paralelo do vale transporte para que pudessem ser inseridos no sistema convencional. No último dia do mês, freqüentemente os usuários já possuíam os vales do mês seguinte, podendo pagar a passagem com estes, coisa que não era permitido no sistema convencional, em que estes só eram aceitos no primeiro dia útil do mês vigente.

Com relação a este aspecto, observou-se, durante uma viagem de kombi, que dois passageiros insistiam em pagar a passagem com um vale no último dia do mês, após aquele horário. Os passageiros reclamavam e perguntavam porque não podiam pagar a passagem com o vale, já que este valia até às 24:00h. Irritado, o motorista parou a kombi e exclamou: “Desce do meu carro! Eu sou autônomo. Já não tenho patrão pra não agüentar chatice. Desce os dois do meu carro!”. Ambos desceram da kombi, que ao partir, ainda com a porta aberta, o cobrador gritou xingando-os: “Otários!”.

Tal fato demonstra que muitos operadores do transporte alternativo não encaravam a atividade enquanto uma prestação de serviço, que, no caso do transporte de passageiros tem em sua essência a característica de ser um serviço público. A noção de “propriedade privada” do veículo ultrapassava o princípio da obrigação de se prestar um serviço de qualidade à sociedade. A impressão que se tinha era a de que muitos operadores atuavam como se estivessem prestando “um favor” à população, a qual, por vezes, era destratada caso não comungasse de algumas práticas para a realização da atividade.

Abordagem aos passageiros

Diferentemente dos ônibus, as micro-unidades alternativas de transporte não possuíam letreiro indicando os itinerários que iriam percorrer. Além disso, as kombis e vans tinham ponto de partida, mas o itinerário e o final do percurso apresentavam uma certa flexibilidade, estando condicionados pelos fluxos de passageiros e pelos horários. Conseqüentemente, os operadores desta atividade desenvolviam estratégias para situar os passageiros no trajeto, atraí-los e informá-los dos pontos finais das rotas. Assim, os cobradores costumavam anunciar os itinerários em voz alta, como também lançavam mão da prática de anunciá-los a partir de alguns pontos de referência, que se sucediam no transcorrer do percurso. Esta prática, ao mesmo tempo em que se configurava numa das estratégias para atrair os passageiros e indicar o itinerário aos usuários deste transporte, também limitava-os aos percursos estabelecidos.

Na rota **Caxangá/Shopping/Boa Viagem**, os cobradores, enquanto esperavam para fazer a lotação na Rua Emiliano Braga, costumavam, em voz alta, assim anunciar o itinerário: “Caxangá-*Shopping*-Edmilson-Delegacia!”, “*Shopping*-Contato-Edmilson-Delegacia!”, ou ainda “Av.Recife-*Shopping*-Boa Viagem!”. Depois de passar pelo *Shopping*, o Colégio Contato marca a Rua Félix de Brito Melo, pela qual passavam as kombis para seguir pela Avenida Domingos Ferreira, onde se situam o restaurante “Edmilson da Carne de Sol” e a Delegacia de Boa Viagem, esta adotada geralmente como ponto final de desembarque. Pela manhã, até cerca de 9:00h, os cobradores costumavam dizer em voz alta: “Boa Viagem pelo viaduto”, visto que as kombis ainda não se dirigiam ao *Shopping*, que só abre às 10:00h.

Por sua vez, os cobradores, que circulavam na rota **Caxangá/Aeroporto/Boa Viagem**, costumavam anunciá-la em voz alta: “Aeroporto-Boa Viagem pela Barão” ou “Av. Recife, Boa Viagem pela Barão”, e aqueles que faziam a rota **ShoppingCaxangá**, anunciavam: “Caxangá!” ou “Avenida Recife – Caxangá!”.

A forma de anunciar a rota ia mudando à medida que se aproximava dos pontos referenciais, como também, evidentemente, mudava a partir de algumas alterações no trajeto a ser percorrido. Desta forma, uma kombi que vinha da Avenida Caxangá para Boa Viagem, passando pelo Aeroporto, quando se encontrava na altura da Avenida Recife, o cobrador costumava dizer o destino aos passageiros citando este equipamento: “Aeroporto!”, e quando já nas imediações deste, costumava dizer: “Boa Viagem até a Delegacia”. Nesta rota, pelas imediações da Rua Capitão Zuzinha, o cobrador, em acordo com o motorista da kombi, podia anunciar uma eventual mudança no percurso, dizendo: “*Shopping!*”.

Ao longo do trajeto, pelas imediações da Avenida Recife, os cobradores também costumavam usar gestos para indicar o percurso do veículo. Estes operadores, quando ainda se aproximavam da parada de ônibus, erguiam o braço para fora da janela, direcionando-o para o *Shopping* ou para o Aeroporto ou ainda erguiam-se à porta do veículo em movimento fazendo a mesma gesticulação.

No entanto, como se não bastasse anunciar as rotas para atrair os passageiros, freqüentemente os cobradores das kombis e vans abordavam as pessoas, perguntando-lhes sobre seus destinos. A forma de abordagem ao passageiro variava de acordo com os locais de lotação e no decorrer do trajeto.

Na Rua Emiliano Braga, para levar o passageiro aos veículos que faziam lotação, os cobradores freqüentemente costumavam abordar qualquer pessoa que se aproximasse da parada de ônibus, próximo a este local de lotação, ou que já estivesse na parada, perguntando-lhe se esta iria a um ou a outro destino.

Com o intuito de lotar o veículo, fora dos horários de pico, quando as kombis demoravam mais um pouco a sair, para atrair alguns passageiros, os cobradores costumavam dizer que a kombi sairia logo. Muitas vezes, o motorista da kombi ou da van mantinha os motores ligados para atrair o passageiro ou para manter quieto aquele que já estivesse dentro do veículo, que desejava partir logo do local. Entretanto, a kombi só sairia quando estivesse lotada. Por vezes, alguns passageiros pressionavam o

motorista para iniciar a viagem ou ainda algum passageiro irritado descia para pegar o ônibus. Havia, no entanto, a consciência por parte de muitos usuários de que o veículo só saía quando lotado, sobretudo daqueles usuários mais habituados a utilizar este transporte.

Neste local de lotação não havia uma abordagem insistente dos operadores aos passageiros, como ocorria em outras áreas da cidade, a exemplo daqueles kombeiros que se concentravam num posto de gasolina, situado nas proximidades do viaduto da BR – 101 com a Avenida Caxangá, que lotavam para o interior do estado e disputavam acirradamente os passageiros. Neste posto, existia uma abordagem bastante enfática e até um tanto agressiva. Frequentemente, três cobradores ou mais cercavam uma pessoa quando esta se aproximava do posto, perguntando-lhe repetidamente o seu destino, ou se dirigiam até à parada de ônibus, no canteiro central da Avenida Caxangá, em frente ao posto de gasolina, para abordar os passageiros. Muitas vezes, estes cobradores corriam afobados em direção às pessoas que ainda estavam do outro lado da avenida, cercando-as e abordando-as inúmeras vezes sobre os seus destinos. Por várias vezes, quando a pessoa carregava pacotes, o cobrador tirava-lhe das mãos, dirigindo-se ao veículo para que a pessoa o acompanhasse. Houve casos em que, os cobradores arrancavam sacolas das mãos de uma única pessoa, levando-as para veículos diferentes.

No local de lotação das kombis que saíam das proximidades da Avenida Caxangá ao bairro de Boa Viagem, observou-se que não havia uma disputa acirrada por passageiros, visto que a lógica de organização destes veículos para lotar não permitia esta disputa. Muitas vezes, o cobrador do veículo que seria o próximo a fazer a lotação, ajudava o outro cobrador de uma kombi que estivesse no ponto de partida, chamando os passageiros, visando acelerar o processo de lotação para que chegasse logo a sua vez, mas sem disputar passageiros.

No local de lotação dos veículos que faziam a rota *ShoppingCaxangá*, os cobradores, algumas vezes, dirigiam-se às pessoas, perguntando-lhes o destino. Geralmente as pessoas que saíam do *Shopping* e iam a este local, procuravam pegar uma kombi. Embora, próximo ao local de lotação existisse uma parada de ônibus, as pessoas que para essa área se dirigiam, preferiam pegar uma kombi ou van a um ônibus. Poucas pessoas saíam do *Shopping* e iam a estas imediações pegar o ônibus da

linha *Shopping/CDU*, que ainda entraria no *Shopping* para depois seguir para a Avenida Caxangá.

Segundo os usuários, nos locais de lotação, a abordagem era tranqüila, já que não havia uma disputa pelos passageiros. Os usuários entrevistados próximos à Avenida Caxangá, por exemplo, não apontaram, em geral, nenhum aspecto negativo em relação à abordagem dos operadores das kombis e vans aos passageiros. Entretanto, fora das localidades de lotação, ao longo dos trajetos, a abordagem chegava a ser ofensiva, desagradando a muitos passageiros, conforme explicita as frases de alguns entrevistados ao se referirem não só aos trajetos entre a Avenida Caxangá e Boa Viagem, mas a outras áreas da cidade:

Nesta área [local de lotação próximo à Av. Caxangá] eles só chamam. Para o interior, Carpina, por exemplo, eles puxam as pessoas. (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

Aqui [local de lotação próximo à Av. Caxangá] é bom. No Aeroporto, disputam um com o outro. (Usuário entrevistado próximo à Avenida Caxangá)

Neste local [local de lotação próximo à Av. Caxangá] não há competição. Abrem a porta e dizem o itinerário. (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

Nos embarques é bom. No caminho é ruim. Saem sem a pessoa sentar. (Usuária entrevistada próximo à Avenida Caxangá)

No terminal é melhor. No caminho é péssimo. Obrigam [-nos] a entrar. (Usuária entrevistada no local de lotação próximo ao *Shopping*)

No terminal acho bom. Nas paradas, lhe puxam pelo braço. (Usuária entrevistada no local de lotação próximo ao *Shopping*)

Na rua, os cobradores são agressivos. Precisa capacitá-los. (Usuária entrevistada no local de lotação próximo ao *Shopping*)

[Os cobradores são] [...] chatos, insistentes. (Usuário entrevistado numa parada de ônibus dentro do *Shopping*)

Esta forma de abordagem aos passageiros ao longo dos percursos devia-se ao fato das disputas entre os operadores por passageiros se darem mais no transcorrer das viagens. Nas disputas por passageiros, no decorrer dos trajetos, os motoristas das

kombis e vans também costumavam ultrapassar um ao outro para pegar passageiros mais a frente ou paravam em frente de outro veículo que já estivesse em uma parada de ônibus.

No transcorrer do trajeto, as kombis, ao se aproximarem das paradas de ônibus ou das pessoas nas calçadas, iam parando, e o cobrador, com o veículo ainda em movimento, erguia-se e perguntava aos passageiros, freqüentemente aos gritos: “*Shopping?*”, “*Aeroporto?*”, “*Boa Viagem?*”. As kombis paravam ao longo do percurso e, geralmente o cobrador descia do veículo para abordar o passageiro na parada ou aquelas pessoas que estavam ainda do outro lado da rua. Por vezes, o cobrador se dirigia à pessoa ainda do outro lado da rua para ajudar-lhe com pacotes ou com crianças. Costumavam esperar pelo passageiro que vinha do outro lado ou que vinha de alguma rua em direção à avenida pela qual passavam. Prática esta que nem sempre agradava os passageiros que já estavam dentro do veículo.

Em relação à abordagem, saliente-se ainda que, havia alguns cobradores que costumavam abordar mulheres mais jovens com um certo tom de paquera ao longo do percurso, chegando a serem inconvenientes: “*Vai morena?!?*”, “*Vai galega?!?*”.

Como visto, para que o passageiro embarcasse, as estratégias dos operadores das kombis e vans era expressa através da forma de anunciar a rota e da abordagem direta às pessoas nos pontos de lotação e no transcorrer dos trajetos.

Quanto ao desembarque, os passageiros, ao se aproximarem de seus destinos, costumavam dizer ao cobrador onde iam descer e este, por sua vez, avisava ao motorista. Uma das formas utilizadas pelo cobrador para indicar a descida de um passageiro, como também o embarque, era a batida na parte superior do veículo. Alguns passageiros, às vezes, também usavam esta estratégia para lembrar ao motorista que iriam descer. Em relação ao desembarque, grande parte dos entrevistados não apontava nenhum problema, apesar de alguns ressaltarem que certos motoristas das kombis, por vezes, “*arrancavam*” o veículo com o passageiro ainda descendo.

CONCLUSÕES

CONCLUSÕES

A partir da análise das territorialidades flexíveis do transporte alternativo através dos fluxos das kombis e vans entre a Avenida Caxangá, nas imediações do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem, apreendeu-se a forma como os atores envolvidos diretamente nesta atividade (motoristas e cobradores) desenvolveram práticas de atuação para garantir a realização deste transporte entre estas duas importantes áreas da cidade do Recife, atendendo parte de uma expressiva demanda de passageiros.

A “apropriação” dos eixos urbanos, compreendidos entre estas áreas, pelos operadores do transporte alternativo, deu-se a partir das “brechas” deixadas pelo transporte convencional, expressas por problemas a este inerentes: grandes intervalos entre as viagens, superlotação, lentidão nos deslocamentos e longos itinerários que caracterizam as linhas do transporte por ônibus no que tange aos deslocamentos entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem.

As rotas estabelecidas estrategicamente pelos operadores do transporte alternativo proporcionavam deslocamentos mais rápidos entre estas duas áreas da cidade à medida que seus trajetos eram mais curtos que aqueles das linhas dos ônibus. Estas rotas se sobrepunham, em parte, às linhas do transporte coletivo convencional, passando a percorrer uma parte dos itinerários destas linhas. Assim, as micro-unidades de transporte passaram a atender a uma demanda, cujos deslocamentos não estavam totalmente atrelados aos itinerários dos ônibus ao adentrarem pelo bairro do IPSEP e/ou se estenderem pelo de Boa Viagem, embora se reconheça a necessidade da realização destes trajetos, haja vista também os deslocamentos para as áreas adjacentes a estes trajetos, onde se destaca, no bairro do IPSEP, a Rua Jean Emile Favre, com comércio e serviços, além do uso habitacional no seu entorno, bem como o próprio bairro de Boa Viagem, no qual, ao longo das suas vias, destacam-se comércio e serviços, para onde converge um grande fluxo de pessoas.

Os roteiros dos ônibus tornavam a viagem mais longa e mais demorada para aqueles passageiros que, a partir da Avenida Caxangá, próximo ao viaduto da BR-101, ou pelas imediações da Avenida Recife se destinassem ao bairro de Boa Viagem, sobretudo para aquelas pessoas que se dirigiam às imediações do Aeroporto, já que

para o *Shopping* a linha *Shopping /CDU* passou a perfazer um itinerário similar à rota das kombis e vans que se dirigiam àquele equipamento na época em que essas micro-unidades alternativas circulavam.

Entretanto, entre 2002 e 2003, mesmo que esta linha tenha passado por reformulações no seu itinerário para poder competir com as kombis, a dinâmica das micro-unidades do transporte alternativo ainda, assim, proporcionava deslocamentos mais rápidos que os ônibus, seja porque estas micro-unidades eram bem mais frequentes que estes, seja pela própria capacidade de lotação desses veículos. As kombis e vans, por serem veículos de pequeno porte, comportam um menor número de passageiros. Por isso, completavam a capacidade de lotação bem mais rápido que os ônibus, o que também favorecia deslocamentos mais rápidos. Saliente-se que, devido à menor capacidade destes veículos, estes possuíam mais agilidade que os ônibus em meio ao trânsito. As características dessas micro-unidades de transporte faziam com que estas passassem a atender também aos pequenos deslocamentos realizados entre as localidades ao longo das rotas, proporcionando mais rapidez e flexibilidade a estes deslocamentos.

Mesmo diante de algumas estratégias das empresas de ônibus, como a da implantação de ar-condicionado e assentos mais confortáveis nos veículos que faziam as linhas cujos itinerários eram mais longos, a dinâmica das kombis e vans continuava a mesma. Isto porque o que mais atraía o usuário da kombi ou da van não era o conforto, já que não o tinha nem nos ônibus nem nas kombis, mas a rapidez que estas últimas podiam proporcionar aos seus deslocamentos. A frequência e o menor custo da passagem eram alguns aspectos atrativos para os usuários, mas o principal destes aspectos era a rapidez. Isto pôde ser observado, por exemplo, quando grande parte dos entrevistados enfatizaram que o tipo de veículo podia ser qualquer um, desde que fossem mais rápidos.

Além disso cumpre destacar que, mesmo com algumas melhorias no sistema convencional de transporte, nos horários de pico, os ônibus ainda continuavam superlotados. A questão do conforto proporcionado pelo ar-condicionado tinha, muitas vezes, o efeito contrário, quando estes ônibus estavam lotados. A sensação de um ônibus lotado com ar-condicionado se torna pior do que sem esta tecnologia.

Embora nas kombis e vans geralmente os passageiros viajassem sentados, do

ponto do vista do conforto, estas também deixavam a desejar, haja vista a grande quantidade de pessoas transportadas. Entretanto, o desconforto era menor que nos ônibus lotados. Mesmo que muitas kombis não fossem confortáveis, ainda assim era melhor viajar no desconforto por um menor período de tempo, que nos ônibus superlotados, com viagens longas e demoradas. Nesta perspectiva, percebe-se que as kombis e vans passaram a se configurar, portanto, como uma alternativa aos deslocamentos da população em função da necessidade de maior rapidez nos deslocamentos, da necessidade de maior fluidez entre estas áreas da cidade.

Desta forma, diante de uma expressiva demanda de passageiros e das “brechas” do transporte público convencional, os operadores do transporte alternativo foram incorporando e conhecendo a dinâmica dos fluxos entre estas duas áreas da cidade, passando a estabelecer suas práticas de atuação ao longo dos trajetos.

A exemplo do que ocorria em toda a cidade, estes operadores atuavam segundo uma lógica de mercado, que se expressava pela concorrência que faziam às empresas do transporte coletivo por ônibus à medida que se sobrepunham a parte dos seus itinerários e utilizavam as suas paradas, bem como pela disputa pelos passageiros entre estes operadores no transcorrer das rotas e pelas eventuais flexibilidades destas rotas de acordo com a maior ou menor intensidade dos fluxos de passageiros.

Esta “apropriação” de trechos dos itinerários e das paradas dos ônibus pelos operadores do transporte alternativo, dava-se, em geral, de maneira pacífica, não havendo um conflito direto entre estes operadores e os motoristas de ônibus, embora existisse uma certa hostilidade entre estes, visto que, muitas vezes, os motoristas das kombis e vans dificultavam o acesso dos ônibus às paradas.

As disputas pelos espaços próximos a estas paradas eram mais acirradas entre os próprios operadores das kombis e vans ao longo das rotas, sobretudo nos eixos viários e paradas do bairro de Boa Viagem, onde estes veículos se misturavam a outras micro-unidades do transporte alternativo vindos de outras áreas da cidade em meio a um fluxo intenso de carros e ônibus.

O espaço ocupado ao longo das rotas e nos pontos de parada apresentavam menor rigidez de controle pelos operadores da atividade, uma vez que se tornava difícil controlar a entrada de outros veículos do transporte alternativo que não eram cadastrados para realizarem o transporte de passageiros ao longo destas rotas e não

havia uma fiscalização por parte daqueles que atuavam na área para impedir a “invasão” de outros kombeiros nos eixos percorridos. Entretanto, nos locais de lotação havia uma maior rigidez de controle pelos operadores do transporte alternativo, dada a forte presença tanto desses operadores quanto de fiscais nestes espaços, que impediam o acesso de outros kombeiros que não fossem cadastrados na área. Nestes locais, também não havia uma disputa entre os operadores que atuavam entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, já que a forma de lotação por eles estabelecida não permitia estas disputas.

No tocante a realização da atividade, verificou-se que vários operadores demonstravam um descompromisso com o transporte que realizavam e com os usuários que transportavam, sobretudo quando faziam deslocamentos em alta velocidade, excediam a capacidade de lotação dos veículos e circulavam de porta aberta.

Os usuários das kombis e vans tinham noção dos problemas ocasionados por este transporte. De acordo com alguns entrevistados, os problemas mais corriqueiros estavam relacionados sobretudo às imprudências de vários motoristas da atividade no trânsito, expressas principalmente pelo excesso de velocidade e pela desorganização e disputas nos locais das paradas de ônibus. Estes problemas, segundo os entrevistados, estavam associados também ao desconforto dos veículos, visto que sempre se excedia a capacidade de pessoas, e à falta de manutenção dos mesmos.

Todavia, é interessante destacar que, quase a metade dos usuários entrevistados, quando questionados sobre os problemas deste transporte, não identificou nenhum problema. Isto pôde ser observado principalmente naquelas pessoas que utilizavam as kombis assiduamente. No entanto, independentemente de reconhecer ou não os problemas relacionados à atividade, os entrevistados, em sua maioria, sempre ressaltavam a necessidade de uma maior organização da atividade não só nos eixos entre as duas referidas áreas, mas em toda a cidade. Um exemplo nítido da percepção destes usuários quanto à necessidade de organização da atividade, expressava-se, por exemplo, quando estes, em sua maioria, afirmavam que as kombis e vans deveriam ter paradas fixas.

Quando indagados sobre o projeto da Prefeitura do Recife para a implantação de um sistema complementar através de veículos de pequeno porte, os usuários

costumavam ter uma postura favorável ao projeto, acreditando que tal iniciativa traria mais organização ao transporte alternativo na cidade. Em geral, os entrevistados não tinham noção de que ao se implantar o novo sistema, as kombis e vans deixariam de circular nos principais eixos viários e, em particular, entre a Avenida Caxangá, nas proximidades do viaduto da BR-101, e o bairro de Boa Viagem. Ao tomarem conhecimento de que os veículos do Serviço Complementar não poderiam circular nas áreas em que habitualmente as kombis e vans circulavam, os usuários temiam o grande impacto que isto poderia causar, visto que, segundo estes, o sistema convencional é deficiente. É interessante observar que, a maioria dos entrevistados também ressaltava a questão do desemprego como um dos aspectos negativos da implantação deste novo sistema, reconhecendo a atividade do transporte através das kombis e vans como um meio de sobrevivência para os seus operadores.

A implantação do Serviço de Transporte Complementar de Passageiros do Recife - STCP/Recife, tem a sua importância para a cidade, haja vista a necessidade de uma definição do Poder Público Municipal quanto ao papel do transporte de passageiros através de veículos de pequeno porte, cuja atuação, de fato, causava vários problemas, sobretudo relacionados à insegurança no transporte de passageiros e aos impactos causados no trânsito.

O STCP/Recife, operado por veículos de pequeno e médio porte, é parte integrante do Sistema de Transporte Municipal do Recife – STM/Recife e como tal passou a cumprir regras imprescindíveis ao transporte de passageiros, estabelecidas pelo Poder Público Municipal. Este sistema assegura aos usuários benefícios como isenção de tarifas para idosos e pessoas portadoras de deficiências físicas e mentais e meia passagem para estudantes; apresenta uma regularidade nos horários; possui tarifas baseadas no Anel A do transporte coletivo por ônibus, uma vez que não é mais concorrente deste último e sim complementar; recebe os vales transportes de papel e, assim como ocorreu nos ônibus do sistema convencional por ônibus, nos quais foram implantados validadores (equipamentos de leitura de cartões eletrônicos) do Sistema Automático de Bilhetagem Eletrônica - SABE, recentemente, no STCP/Recife esses equipamentos também vêm sendo implantados nos veículos, o que dará acesso tanto aos usuários que utilizam o vale transporte eletrônico quanto aos estudantes que usam o Passe Fácil (cartão eletrônico de estudantes), já que o STCP/Recife só recebia vale

transporte de papel e meia passagem paga com dinheiro; possui veículos de maior capacidade que as kombis, com pintura externa e comunicação visual padronizados, e, em algumas linhas, os veículos são do tipo mini-ônibus, equipados com ar-condicionado.

Em que pese as regras estabelecidas pelo Poder Público Municipal quanto ao Sistema Complementar, é interessante destacar que, algumas práticas usadas pelos operadores de kombis e vans antes da implantação desse sistema ainda permanecem. Isto se verifica, por exemplo, quando vez ou outra, os operadores do transporte complementar abastecem o veículo durante o itinerário, com passageiros no interior do mesmo, o que é proibido pela legislação que rege esse sistema; o cobrador do transporte complementar costuma chamar o usuário para o veículo, sobretudo nos pontos de retorno das linhas; os operadores flexibilizam os locais de parada do complementar, atendendo aos pedidos dos usuários. Apesar dessa flexibilidade de paradas, convém ressaltar que em determinados lugares, nos quais antes kombis e vans costumavam parar, como nos chamados “trevos”, os operadores do transporte complementar não param para descer ou subir passageiros. Isso demonstra um maior compromisso que esses operadores têm com o serviço que estão realizando.

Ressalte-se também que as linhas originalmente criadas para o STCP/Recife vêm passando por mudanças em seus itinerários, cujas causas suscitam outros questionamentos: Pressões da demanda? Ajustes dos operadores do Sistema Complementar ou do órgão gestor de transporte municipal?

No tocante aos eixos em análise, compreendidos entre a Avenida Caxangá e o bairro de Boa Viagem, o Sistema Complementar não contempla deslocamentos realizadas especificamente entre essas duas áreas, tal como faziam as kombis e vans até 2003, visto que, pelo regulamento do STCP/Recife os veículos desse serviço não podem circular nesses eixos. Atualmente, com mudanças nos seus percursos originais, observa-se a existência de duas linhas do STCP/Recife que, vindas dos bairros Jardim Uchôa e Jardim São Paulo, chegam à Avenida Recife e, nas imediações do Makro, seguem por esta avenida para o *Shopping Center* Recife em Boa Viagem.

Se por um lado, a implantação do STCP/Recife foi importante para a cidade, por outro lado, também teve seus efeitos controversos tanto para os operadores do transporte alternativo por kombis e vans, já que muitos destes não foram absorvidos

nem por esse sistema e nem pelas empresas operadoras do transporte coletivo por ônibus, e principalmente, para a população dependente do transporte público. Foram mais de dez anos de incorporação das kombis e vans à dinâmica da cidade e, em poucos meses do ano de 2003, estes veículos foram retirados completamente dos eixos viários onde circulavam, sendo substituídos por um número bem menor de veículos do atual sistema complementar, cujas linhas são diferentes daquelas realizadas pelas kombis e vans.

Decorridos mais de dois anos da implantação do STCP/Recife, percebe-se que o usuário do transporte coletivo não foi o mais contemplado nesse processo de regulamentação, uma vez que continua sem um transporte público eficiente e abrangente. Em relação aos eixos em análise, por exemplo, observa-se que, apesar do reforço na frota de ônibus e de menores intervalos entre as viagens, há uma expressiva demanda de passageiros que andam em ônibus superlotados, sobretudo nos horários de pico, passam por longos períodos de espera e percorrem longos itinerários até chegar aos seus destinos.

E isto não só acontece no sistema convencional por ônibus, como também no Sistema Complementar, visto que, neste os veículos também superlotam, principalmente, nos horários de pico, e, embora sejam veículos de maior capacidade e mais confortáveis que as kombis e vans, a questão do conforto também deixa a desejar, considerando a superlotação dos veículos, assim como a sua oferta parece não suprir a demanda de passageiros de forma satisfatória.

Ressalte-se ainda que há uma expressiva demanda do *Shopping Center Recife* para a Avenida Caxangá, próximo ao viaduto da BR – 101, que não é atendida satisfatoriamente pela linha de ônibus *Shopping/CDU*, haja vista o grande contingente de pessoas que disputam acirradamente para entrar nos ônibus dessa linha, que freqüentemente trafegam lotados, principalmente, pela manhã, no sentido Boa Viagem, e durante a noite ao saírem do *Shopping* em direção à Avenida Caxangá para as imediações do viaduto da BR – 101. Similarmente, o mesmo também ocorre nos veículos do STCP/Recife quando esses retornam do *Shopping* às imediações do Makro na Avenida Recife indo tomar os bairros de origem.

Vale salientar ainda que a linha de ônibus *Shopping/CDU* passou por novas reformulações, tendo seu itinerário ampliado antes de entrar no *Shopping*, e não

funciona nos feriados quando este equipamento encontra-se fechado. Portanto, aquelas pessoas que precisam se deslocar às imediações desse estabelecimento têm de se submeter aos longos itinerários de outra linha para chegar ao seu destino.

Convém lembrar que, em 2001, no intuito de competir com as kombis e vans, as empresas de ônibus começaram a renovar a frota, inserindo no sistema ônibus mais confortáveis e climatizados. Hoje, numa grande parcela dos ônibus que possuem ar-condicionado, este aparelho está desativado e, quando em funcionamento, a manutenção deixa a desejar. Percebe-se ainda que muitos dos veículos novos inseridos no sistema já são comprados sem ar-condicionado.

Uma outra medida tomada para fazer frente às kombis e vans foi a implantação de micro e mini-ônibus climatizados pela EMTU já em 1999, como os chamados “Geladinho”, “Ligeirinho”. Entretanto, essas unidades de transporte não garantiam e ainda não garantem benefícios como a meia tarifa para estudantes e a gratuidade para idosos e deficientes físicos e mentais, além de não possuírem o sistema de bilhetagem eletrônica, aspectos estes que eram bastante criticados no transporte alternativo das kombis e vans.

A população usuária do transporte público continua sem um transporte de qualidade, passando a ser refém dos interesses dos empresários do transporte por ônibus, os quais já não têm mais a forte concorrência das kombis e vans no espaço viário da cidade, cujo serviço também não era de qualidade e não podia se configurar da forma como se apresentava. O Poder Público precisa estar atento aos anseios deste usuário, que quer viajar sentado, com conforto, ter passagens mais baratas, esperar menos nos pontos de parada e, principalmente, chegar mais rápido ao seu destino.

Isto posto, tendo em vista as ambivalências e os reflexos do transporte de passageiros por veículos de pequeno porte na organização sócio-espacial das cidades e as propostas até hoje implementadas do STCP/Recife e do STCM, cujos desdobramentos já se fazem sentir, esta pesquisa pretende contribuir para as reflexões em torno da necessidade de se (re)pensar e se (re)ordenar o atual sistema de transporte coletivo urbano, o qual deve atender satisfatoriamente, e realisticamente como um serviço social de qualidade, às necessidades da população, bem como promover condições para o desenvolvimento das cidades.

REFERÊNCIAS E BIBLIOGRAFIA

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manuel C. de. "A questão do território" In: _____. *A questão do território no Brasil*. São Paulo: HUCITEC/IPESPE, 1995.p. 19-28
- ANDRADE, Manuel C. de. *Geografia, ciência da Sociedade: Uma introdução à análise do pensamento geográfico*. São Paulo: ATLAS, 1992.
- ANTP – Associação Nacional dos Transporte Públicos. *Pesquisa sobre transporte clandestino na RMR, com foco em Recife*. Recife, 2000.
- ARAÚJO, Tânia Bacelar de. *Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: heranças e urgências*. Rio de Janeiro, Revan: Fase, 2000.
- BECKER, Bertha K. "O uso político do território – Questões a partir de uma visão do Terceiro Mundo." In: *Abordagens Políticas da Espacialidade*. Departamento de Geografia, UFRJ, 1983. p. 01-21.
- BRASILEIRO, Anísio. "Entrevista" In: ASSEMTU – Associação dos Servidores da EMTU. *Pensando o transporte do futuro*. Recife: 2002.
- BRASILEIRO, Anísio. "Informais, alternativos, clandestinos, piratas, não regulamentados, ilegais, artesanais, concorrentes?" In: BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne. (Org.). *Viação Ilimitada. Ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Cultura Editora Associada, 1999.p. 33-36
- BRUNHES, Jean. *Geografia Humana*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.
- CASTILHO, Claudio J. M. de. *Turismo, Turistificação e Representações Socioespaciais em Recife/PE: Em Busca de Alternativas de Desenvolvimento Socioespacial*. In: Encontro Regional de Estudos Geográficos, 8, 2001. Natal – RN: Anais (CD Rom)... Natal: UFRN, 2001.
- CASTRO, Josué de. *Ensaio de Geografia Humana*. 4^a Ed. São Paulo: Brasiliense, 1966.

CAVALCANTI, César. "Entrevista" In: ASSEMTU – Associação dos Servidores da EMTU. *Pensando o transporte do futuro*. Recife: 2002.

CAVALCANTI, César. *O bônus (aparente) e o ônus (real) do transporte informal*. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 20, n. 79, p. 05-06, 2^o trimestre, 1998.

CAVALCANTI, Marcos A. P. *Uma caracterização do mercado do transporte alternativo e sua importância sócio-econômica na Região Metropolitana do Recife*. Monografia do Curso de Economia. Recife: UFPE - Departamento de Economia, 1997.

CORRÊA, Roberto L. "Redes Geográficas – Cinco pontos para discussão." In: VASCONCELOS, Pedro de A.; SILVA, Sylvio B. de Mello. (Org.). *Novos estudos de Geografia Urbana Brasileira*. Salvador: Editora da Universidade da Bahia, 1999. p. 65-70.

CORRÊA, Roberto L. "Territorialidade e corporação: um exemplo." In: SANTOS, Milton et al (Org.) *Território – Globalização e Fragmentação*. São Paulo: HUCITEC/ANPUR, 1996. p. 251-256

CORRÊA, Roberto L. "Espaço, um conceito-chave da geografia." In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.) *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995a. p. 15-47

CORRÊA, Roberto L. *O espaço urbano*. Série Princípios No 174. 3^a Ed. São Paulo: Ática, 1995b.

CORRÊA, Roberto L. *Região e Organização Espacial*. Série Princípios No 53. 4^a Ed. São Paulo: Ática, 1991.

CONTEL, Fabio B. "Os sistemas de movimento do território brasileiro". In: SANTOS, Milton.; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: RECORD, 2002.

CTTU/PCR – Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife/ Prefeitura da Cidade do Recife. *Transporte informal: Diagnóstico da cidade do Recife*. Recife, 2001.

DERRUAU, Max. *Geografia Humana II*. Tradução de Arlindo Mota. V. 2. Portugal: Presença, 1973.

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS. Histórico. Disponível em:<http://www.emtu.pe.gov.br/emtu_empresa.htm>. Acesso em: 03 de jan. 2006a.

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS. O que é SEI. Disponível em:< http://www.emtu.pe.gov.br/transporte_sei.htm>. Acesso em: 03 de jan. 2006b.

FERREIRA C.; SIMÕES N. *A evolução do pensamento geográfico*. Lisboa: Gradiva, 1986.

GADÊLHA, Everaldo da Rocha. *Região Metropolitana do Recife. O espaço de suas relações funcionais*. Dissertação de Mestrado em Geografia. Recife: UFPE/DCG, 1997.

GOMES, Edvânia T. A. et al. *Estudo da Dinâmica da Paisagem Urbana do Recife através dos principais eixos de penetração Metropolitana*. Recife, 2002. No prelo.

GOMES, Edvânia T. A. *Recortes de Paisagens na Cidade do Recife - uma abordagem Geográfica*. São Paulo: Tese de Doutorado, USP/FFLCH/Dep. Geografia, 1997.

LACERDA, N.; ZANCHETI, S. M.; DINIZ, F. *Planejamento Metropolitano: Uma Proposta de Conservação Urbana e Territorial*. [S. l.: s. n.], [2000?]

MACHADO, Eduardo. *Frota de kombis chega a 6,7 mil veículos*. Jornal do Commercio, Recife, 11 de março de 2000, Caderno Cidades, p.2.

MARINHO, Geraldo. *Uma Política Inovadora de Urbanização no Recife - 10 Anos do PREZEIS*. Recife: FASE-NE/ ETAPAS/Centro de Estudos e Pesquisas Josué de Castro, 1999.

MARGARETTE, Andréa. *Sistema perde R\$ 54 milhões*. Diário de Pernambuco. Recife, 26 de maio de 2000b, Vida Urbana, p. C5.

MELO, Mário Lacerda de. *Metropolização e Subdesenvolvimento: o caso do Recife*. Recife: UFPE, 1978.

PERNAMBUCO (Estado). Decreto no 14.846, de 28 de fevereiro de 1991. Aprova o Regulamento dos Transportes Públicos de Passageiros na Região Metropolitana do

Recife. Disponível em: < <http://www.emtu.pe.gov.br/regula.htm> > Acesso em: 28 maio 2001.

PONTUAL, Virginia. *Uma Cidade e dois Prefeitos: narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950*. Recife: UFPE, 2001.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Ática, 1980.

RECIFE. Lei Municipal N^o 16.856/2003. Dispõe sobre o Serviço de Transporte Complementar de Passageiros do Município do Recife – STCP/Recife. Disponível em: < <http://www.recife.pe.gov.br/pr/servicospublicos/complementar.htm> > Acesso em: Agosto, 2003.

SANTOS, Clélio C. *Estudo de Práticas Sócio-Espaciais a partir de um Conjunto Habitacional do BNH: reflexões acerca de práticas cotidianas atuais no Condomínio Residencial Ignêz Andreazza (CRIAZZA) em Recife – PE*. Dissertação de Mestrado em Geografia. Recife: UFPE/DCG, 2002.

SANTOS, Milton.; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: RECORD, 2002.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 2^a ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. 4^a Ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Tradução de Myrna T. Rego Viana. Rio de Janeiro: LIVRARIA FRANCISCO ALVES, 1979.

SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SILVA, Ayrton C. e. *O trólebus no Brasil*. [S. l.: s. n.], [2002?]

SOUZA, Marcelo L. de. "O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento." In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.) *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 77-116

SOARES, R. *Kombeiro enfrentará desemprego*. *Jornal do Comercio*, Recife, 20 de julho de 2003, Caderno Cidades, p.2.

STIEL, Valdemar Correia. *História do transporte urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram*. São Paulo: EBTU, 1984.

VASCONCELOS, Eduardo A. *A cidade da classe média: Estado e política de transporte*. [S. l.: s. n.], 1998.

VERAS, L. M. de S. C. *De Apé-Puc a Apipucos: Numa Emcruzilhada, a Construção e Permanência de um Lugar Urbano*. Recife: Bagaço, 1999.

WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Brasiliense, 1988.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Manuel C. de. "O pensamento geográfico e a realidade brasileira" In: SANTOS, Milton et al.(Org.) *Novos rumos da geografia brasileira*. 2ª Ed. São Paulo: HUCITEC, 1988.

ASSEMTU – Associação dos Servidores da EMTU. *Pensando o transporte do futuro*. Recife: 2002.

BERNARDINO, Andréa R. *O transporte informal em Uberlândia: forma de atuação das peruas e vans*. Dissertação de Mestrado em Geografia. Uberlândia: Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, 2000.

BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Etienne. (Org.). *Viação Ilimitada. Ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Cultura Editora Associada, 1999.

BITOUN, Jan. "Oportunidades e limites da gestão municipal do território: reflexões a partir do caso do Recife." In: CASTRO, I. E. de.; MIRANDA, M.; EGLER, C. A. G.(Org.)

Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois. 2^a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil: FAPERJ, 2000.

CAMPOS, Heleniza A. *Territorialidades Urbanas*. [S. l.: s. n.], [199_?]

CAVALCANTI, Carlos Bezerra. *O Recife e seus bairros*. Recife: Câmara Municipal do Recife, 1998.

COUTO, J. L. & PEREIRA, W. A. A. *Transporte clandestino e a desregulamentação*. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 14, n. 57, p.131-140, 4^o trimestre, 1992.

EXECUTIVA DA DIREÇÃO NACIONAL DA CUT & EXECUTIVA DA DIREÇÃO NACIONAL DA CNTT. *Desemprego, informalidade e clandestinidade no setor de transportes*. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 21, p. 87-93, 2^o trimestre, 1999.

GOMES, Edvânia T. A. *Espaço, planejamento e gestão de serviços comuns metropolitanos – uma perspectiva geográfica sobre a Região Metropolitana do Recife*. Dissertação de Mestrado em Geografia. Recife: UFPE/DCG, 1989.

LAKATOS, Eva M. & MARCONI, Marina de A. *Fundamentos de Metodologia Científica*. 3^a Ed. São Paulo: Atlas, 1991.

MOREIRA, Maurício R. P. “A crise econômica e o crescimento do transporte informal: impactos sobre Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife – Pernambuco/Brasil.” Apresentado no 7^o Congresso Latinoamericano de Transporte Público e Urbano – CLATPU – Buenos Aires – Argentina, 1994. In: OLIVEIRA, M^a. de F. D. (Coord.). *Transporte no Grande Recife: Uma Questão de Compromisso*. Recife: EMTU/Recife, 1998.p. 35-38

OLIVEIRA, Cesar Cavalcanti de. *Transporte urbano de passageiros*. Região Metropolitana do Recife, 1. Recife: CONDEPE, 1974.

OLIVEIRA, Ma. de F. D. (Coord.). *Transporte no Grande Recife: Uma Questão de Compromisso*. Recife: EMTU/Recife, 1998.

OLIVEIRA, Rosalina. *Bairro da Iputinga. Associações de Bairro e Cotidiano dos Moradores*. Recife: FASE, 1994.

GEORGE, Pierre. *Os métodos da Geografia*. Tradução de Heloysa de Lima Dantas. Coleção Saber Atual. São Paulo: DIFUSÃO EUROPÉIA DO LIVRO, 1972.

GEORGE, Pierre. *Geografia Econômica*. Tradução de Ruth Magnanini. Rio de Janeiro: BERTRAND BRASIL, 1991.

SANTOS, Milton et al.(Org.) *Território – Globalização e Fragmentação*. 3^a Ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SANTOS, Milton. *Por uma geografia nova*. São Paulo: HUCITEC, 1978.

SOUZA, A. do Vale; ARAÚJO, Tarcísio P. “Concepção Teórica.” In: SOUZA, A. do Vale; ARAÚJO, Tarcísio P. *Apoio a microempresas: Limites do possível. Um estudo da expansão subordinada de pequenos negócios urbanos no Grande Recife*. Recife: Massangana, 1983.

URB, Território Recife. Recife, Empresa de Urbanização do Recife – URB / Prefeitura do Recife, [2001?].

VASCONCELOS, Eduardo A. *O que é trânsito*. Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Brasiliense, 1992.

APÊNDICES

APÊNDICE 1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIAAs territorialidades do Transporte Alternativo no Recife: Os Fluxos das Kombis e Vans
entre a Av.Caxangá e o Bairro de Boa Viagem

Formulário para Usuários do Transporte Alternativo

1. N.º do Form.: _____

2. Local:

- 01 - Caxangá
- 02 - Entrada do Shopping
- 03 - Dentro do Shopping
- 04 - Avenida Eng. Domingos Ferreira

3. Utiliza kombis/vans entre a Av. Caxangá e o bairro de Boa Viagem ?

- 01 - Sim
- 02 - Não

4. Com que frequência utiliza este transporte:

- 01 - Todos os dias
- 02 - Quase todos os dias
- 03 - Apenas em dias úteis
- 04 - Apenas nos finais de semana
- 05 - Esporadicamente
- 06 - Outros _____

5. Em que horários costuma utilizar este transporte?

- 01 - Qualquer Horário
- 02 - Manhã
- 03 - Final da tarde
- 04 - Noite

6. Horários: _____

7. Por quê neste(s) horário(s)? _____

8. Quais são as vantagens que este transporte oferece? _____

9. Quais são os problemas e/ou desvantagens deste transporte? _____

10. Acha que é um transporte seguro?

- 01 - Sim
- 02 - Não

11. Se *sim*, por quê? _____
12. Se *não*, por quê? _____
13. Quanto ao serviço prestado, como avalia a forma de abordar os passageiros para embarque:

14. Quanto ao serviço prestado, como avalia a forma de cobrar as passagens:

15. Quanto ao serviço prestado, como avalia a forma de desembarque de passageiros:

16. Qual a importância deste transporte para aqueles que o operam (kombeiros, cobradores)?

17. Conhece o projeto da Prefeitura do Recife para regulamentar o SCTP?
- 01 - Sim
02 - Não
18. Qual a sua opinião sobre este projeto? _____
19. Na sua opinião, o transporte alternativo deveria ter paradas fixas? _____
- 01 - Sim
02 - Não
20. Se *sim*, por quê? _____
21. Se *não*, por quê? _____
22. Qual seria o tipo de veículo mais adequado para realizar o transporte alternativo?
- 01 - Kombi
02 - Sprinter
03 - Besta
04 - Outros _____
23. Se *kombi*, por quê? _____
24. Se *Sprinter*, por quê? _____
25. Se *Besta*, por quê? _____
26. Como avalia o transporte coletivo por ônibus entre a Av. Caxangá e o bairro de Boa Viagem ?

27. Que sugestões você daria para melhorar o transporte coletivo por ônibus neste percurso?

28. Sexo:

01 - Masc.

02 - Fem.

29. Idade:

01 - 15 a 25 anos

02 - 26 a 35 anos

03 - 36 a 45 anos

04 - 46 a 55 anos

05 - mais de 55 anos

30. Escolaridade:

01 - Analfabeto

02 - Alfabetizado

03 - Nível Fundamental I

04 - Nível Fundamental II

05 - Nível Médio

06 - Nível Superior

31. Profissão: _____

Observações: _____

APÊNDICE 2

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA

As territorialidades do Transporte Alternativo no Recife: Os Fluxos das Kombis e Vans
entre a Av.Caxangá e o Bairro de Boa Viagem

Entrevista para Motoristas e Cobradores

1. N.º da Entrevista.: _____
 2. Que função desempenha na atividade do transporte alternativo?
 - 01 - Motorista
 - 02 - Cobrador
 3. Há quanto tempo exerce esta atividade? _____
 4. O que o levou a exercer esta atividade? _____
 5. Em que linha(s) trabalha ? _____
 6. Há quanto tempo atua nesta(s) linha(s)? _____
 7. Quais as desvantagens da atividade? _____
 8. Quais as vantagens? _____
 9. Esteve ou está vinculado a alguma organização de Kombeiros?
 - 01 - Sim
 - 02 - Não
 10. Se *não*, por quê? _____
 11. Se *sim*, desde quando? _____
 12. Se *sim*, que tipo de organização?
 - 01 - Sindicato
 - 02 - Cooperativa
 - 03 - Associação
 - 04 - Nenhuma
 13. Se *sim*, qual o nome da entidade? _____
 14. Conhece o projeto da Prefeitura do Recife para regulamentar o SCTP?
 - 01 - Sim
 - 02 - Não
 15. Qual a sua opinião sobre este projeto? _____
- Observações: _____

ANEXOS

ANEXO 1



ANEXO 2

TRANSPORTE CLANDESTINO. MANTENHA DISTÂNCIA.

NO GRANDE RECIFE, MAIS DE 60% DOS VEÍCULOS QUE FAZEM TRANSPORTE INFORMAL DE PASSAGEIROS SÃO IRREGULARES. A MAIORIA DESSES VEÍCULOS SOBREVIVE EXPLORANDO O TRABALHO DE MENORES E TUMULTUANDO O TRÂNSITO. EM 2001, ELES ESTIVERAM ENVOLVIDOS EM MAIS DE 3 MIL ACIDENTES. DEIXARAM, PELO MENOS, 14 MORTOS E 253 FERIDOS. NINGUÉM FOI INDENIZADO.

Esse quadro precisa mudar. Por isso, a EMTU e as prefeituras da Região Metropolitana do Recife estão trabalhando em conjunto com o objetivo de coibir as irregularidades do setor. Colabore. Quando você usa um transporte legalizado, está optando por um transporte seguro e que garante emprego para mais de 30 mil pessoas no Grande Recife. Além disso, o transporte regular oferece assistência e indeniza os passageiros vítimas de acidentes. Não coloque sua segurança em risco. Transporte Clandestino. Mantenha distância.

PARA CADA PESSOA SUBEMPREGADA NO TRANSPORTE CLANDESTINO, OUTRAS QUATRO EMPREGADAS NO SISTEMA REGULAR PODEM ESTAR SENDO DEMITIDAS.

**EM
TU**
EMTU/Recife

METROREC

**PREFEITURA
de São
Cristóvão
da Mata
Cidade Total**

ipojuca
Desenvolvimento
Integrado

PREFEITURA do Recife
para por uma vida melhor

CAMARACIBE
GOVERNANDO O GRANDE RECIFE

IGARASSU
do povo

PAULISTA
Mudança Com Cidadania

**PREFEITURA
MUNICIPAL DOS
GUARARAPES**
O Cuidado para todos

CABO
CABO
CABO

MORENO
inspirar para todos

**PREFEITURA DA
Ilha de
Itamaracá**
UM MUNDO DE CONCORDIA

