

# MOBILIDADE URBANA E QUESTÃO SOCIAL: O ACESSO À CIDADE PARA QUEM USA O TRANSPORTE PÚBLICO NA METRÓPOLE DO RECIFE.

Sthefanie Silva de Souza<sup>1</sup>  
Talytha Miranda Silva Figueirêdo<sup>2</sup>

## RESUMO

O presente artigo tem como objetivo discutir e proporcionar o conhecimento pontual da população periférica e usuária do transporte público na Metrópole do Recife, já que é perceptível que as problemáticas da mobilidade de forma geral perpassam pelo processo de segregação socioeconômica. Diante da questão sanitária que atingiu calamitosamente de forma específica uma classe da população a partir do ano de 2020, abordaremos que as problemáticas que cercam a questão social, como sucateamento do transporte, e terminais integrados, tarifas abusivas, estradas, pontos deteriorados e desorganizados; além da combinação de fatores biológicos e sociais é resultado do modo de produção e reprodução do capital. Com isso, nossa metodologia usada foi a bibliográfica e documental, realizadas a partir da coleta de dados de artigos, jornais online e autores que abordam nosso tema e por fim contribuimos com uma proposta de intervenção educativa para maximizar o pensamento de mobilização e mediação profissional.

**Palavras-Chave:** Mobilidade; Transporte Público no Recife; Questão Social; Covid-19.

## ABSTRACT

This article aims to discuss and provide timely knowledge of the peripheral population and public transport users in the Metropolis of Recife, since it is noticeable that mobility issues in general permeate the process of socioeconomic segregation. Even more so in the face of the health issue that has calamitously affected a specific class of the population from the year 2020. We will address the problems surrounding the social issue, such as scrapping of transport, integrated terminals, abusive tariffs, roads, deteriorated and disorganized points ; in addition to the combination of biological and social factors, they are the result of the mode of production and reproduction of capital. With this, our methodology used was bibliographic and documentary, carried out from the collection of data from articles, online newspapers and authors that address our topic and finally we contributed with a proposal for an educational intervention to maximize the thought of mobilization and professional mediation.

**Keywords:** Mobility; Public Transport in Recife; Social Problems; Covid-19.

## 1. INTRODUÇÃO

Através dos estudos multidisciplinares a história da formação da sociedade brasileira se expressa em processos desiguais de caráter classista, que se nutrem de profundos preconceitos e discriminação racial. Nesse sentido, remetemos que as bases que sustentam a formação da sociedade brasileira, são frutos diretos das manifestações da questão social, sendo esta, fruto da consolidação das desigualdades no bojo do sistema capitalista, na sua fase industrial, que se estrutura na segunda metade do século XIX, gerando necessidades materiais e intelectuais, ou seja, desigualdades e pauperismo.

---

<sup>1</sup> Graduanda em Serviço Social pela Faculdade de Ciências Humanas - ESUDA. Email: souzasthefanie614@gmail.com

<sup>2</sup> Graduanda em Serviço Social pela Faculdade de Ciências Humanas - ESUDA. Email: talythafigueiredo@outlook.com

Medidas desarticuladas e avulsas por parte do poder público, são as responsáveis por diversas mortes e miserabilidade, principalmente em situações que causam o caos social como questões sanitárias, a ausência na prestação de serviços públicos, como por exemplo: serviço de saúde, pavimentação das ruas, educação de qualidade, entre outros.

Nessa direção, é possível notar que a divisão da estrutura urbanística possui vários espaços fracionados, como centros comerciais, bairros residenciais, bairros industriais nas quais as pessoas realizam diversas atividades no dia a dia, ou seja, partes que precisam interagir com o todo, compondo assim os lugares de convívio. O movimento de pessoas tornou-se mais uma exigência social criada pelo processo de concentração das atividades cotidianas, diante das imposições do mercado de trabalho e em função do próprio mercado precarizado de habitação (Barbosa, 2016, p. 47).

De acordo com Harvey (2005), a indústria do transporte, que “vende mudança de localização”, é diretamente produtora de valor, pois economicamente considerada a condição espacial, o ato de fazer circular as coisas pertence ao próprio processo de produção do capital. Dessa forma, o transporte público coletivo constitui-se como um bem de capital para as empresas privadas que fornecem esses serviços tanto para o uso público quanto privado. Seu valor está ligado à questão do território dos municípios, que recebem uma parcela do lucro decorrente dessa atividade, com base nos requisitos dispostos na Lei de Uso e Ocupação do Solo. (LAPA e SILVA, 2019, p.515)

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (16.176/96 - Recife/PE) impacta diretamente nos padrões de deslocamento diário da população, porque se trata de um instrumento municipal de planejamento territorial que permite caracterizar zonas da cidade com funções específicas, de modo a disciplinar o território urbano equilibradamente entre as demandas sociais e o desenvolvimento econômico.

Isso significa dizer que as cidades também se dividem por fatores de renda através da formação de áreas com usos e funções bastante definidos localizados em pontos isolados do território municipal, que na verdade acabam dificultando a integração com os demais pontos da cidade, ocasionando um processo de segregação socioespacial.

A divisão de áreas com a definição de parâmetros urbanísticos específicos sem a promoção da integração socioespacial também tende a gerar um processo de segregação socioeconômica, onde a renda se torna o principal meio de acesso, criando áreas onde a população residente tende a ter alto poder aquisitivo, localizados em áreas com infraestrutura instalada, ante as áreas de menor poder aquisitivo localizadas principalmente em zonas periféricas e sem infraestrutura onde essa população geralmente tende a residir devido principalmente às suas condições socioeconômicas, muitas vezes em áreas ambientalmente frágeis e com extrema dificuldade de locomoção e acesso a transporte eficaz. (LIMA, 2017. pág.4 e 9)

Do ponto de vista metodológico, foi realizado o levantamento do perfil situacional do transporte público na cidade do Recife e Região Metropolitana. No processo de apuração de informações, foram utilizadas ferramentas híbridas a partir de análises de experiências características do nosso cotidiano, caracterizando a pesquisa como bibliográfica e documental. Durante a análise, separamos matérias de jornais online, pesquisas de dados no IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), estudo da Lei de mobilidade urbana, dentre outros materiais que ampliam o campo de pesquisa.

O objetivo do presente artigo, não é apenas proporcionar o conhecimento preciso da população periférica e usuária dos serviços de transporte público na cidade do Recife, mas oferecer uma visão ampla do problema: como a mobilidade, a questão social e a divisão de classes estão ligadas, adicionado que aos anos de 2020 e 2021 foram acometidos por uma pandemia. Traçando um comparativo dos últimos anos, para a camada mais pobre da população na capital de Pernambuco as dificuldades de mobilidade, proteção sanitária e acesso a cidade através do transporte público foram apresentadas as mesmas disparidades. E assim identificamos os fatores que resultam e deles são resultado.

Na exposição do trabalho, adotamos uma divisão em três partes, além de introdução e considerações finais. Inicialmente apontaremos os impactos e relevância do processo de periferização e segregação ao acesso à cidade que inclui serviços e infraestruturas essenciais ao bem-estar humano, enquanto debatemos sobre o tempo elevado de deslocamento pendular para o trabalho, onde encontraremos as implicações dessa “migração” diária com os serviços de transportes ofertados a quem precisa fazer este deslocamento utilizando o transporte público, e o Estado como responsável pela aplicação das leis e serviços.

Na segunda parte, abordaremos diretamente como é executado o transporte público no Recife e sua operacionalização, dando destaque para os impactos da pandemia na mobilidade dos cidadãos na metrópole do Recife, os prejuízos aos trabalhadores formais e informais; que utilizam o transporte público, em relação a superlotação, demissão de trabalhadores rodoviários em massa, sucateamento de ônibus e terminais, além de poucas opções de linhas que deem acesso a todos os lugares da cidade.

Por fim, apresentaremos, através das consequências da precariedade da mobilidade na cidade, dos documentos, dados, análises e depoimentos, uma proposta para uma possível solução prática, implementada a partir de uma proposta de intervenção educativa.

## 2. A (DES)ORGANIZAÇÃO DA CIDADE

Segundo Lima (2005), duas vertentes atuaram sobre a estruturação do território na cidade do Recife: a industrialização- o fim da escravatura (1888), a modernização da atividade açucareira, a indústria têxtil e as voltadas para bens de consumo não duráveis - e a agro exportação - o impulso algodoeiro, a agricultura de subsistência. Assim, são esses os fatores econômicos e sociais que marcam a dissolução do complexo rural dando lugar a um novo formato urbano.

Naquelas três últimas décadas do século XIX, o uso do sistema de transporte coletivo (linha de trem e de bonde de tração animal) lançou cinco vias em várias direções (norte, sul, sudeste, oeste e noroeste) pela planície formando tentáculos condutores em direção ao meio rural. Esses tentáculos foram se expandindo conforme relações de poder econômico, social e político, e “[...] nas formas jurídicas instituídas que asseguraram privilégios, concedendo a determinados grupos sociais o acesso ao solo e negando ou dificultando a outros a oportunidade desse mesmo acesso” (LIMA, 2005, p.50). Inclusive, após os anos 50 a indústria não absorveu a intensa parcela da população disponível e em busca de trabalho na cidade, gerando a instalação de cidades vizinhas ao Recife que posteriormente, irão fazer parte da Região Metropolitana do Recife (RMR).

Nesse contexto, Lima (2005, p. 49), esclarece que:

O Recife cresceu, produziu um ajuntamento demográfico, que criou e concentrou riquezas. No entanto, a riqueza produzida não absorveu os contingentes populacionais expulsos do campo, tampouco desenvolveu processos que incorporassem mecanismos de distribuição da riqueza produzida entre os grupos sociais ocupantes do seu território. Ao contrário, gerou uma constante população excedente, sustentada em acintosos processos de espoliação urbana, que opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo.

Em 1917 foram consolidados os bondes elétricos pela Pernambuco *Tramways* durante o governo de Dantas Barreto, que chegou a ter 139 bondes e 77 reboques até o final da operação no final dos anos de 1940. O fim das operações se deu pelos constantes acidentes e pela lotação exagerada em uma cidade com uma população de cerca de 348 mil habitantes, segundo dados da época pelo IBGE.

Os bondes deram lugar para os chamados trólebus, ônibus elétricos, ligados por uma fiação elétrica aérea, eram confortáveis, não poluentes e silenciosos, entretanto, a falta de manutenção nos veículos, que provocava choques elétricos, fez com que eles perdessem usuários (NE10, 2021).

Em 1985 o Metrô do Recife (METROREC) começou a funcionar; segundo o site da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU, 2018): “Em 1998, foram iniciadas as obras de

expansão da linha centro, a partir da estação Rodoviária até Camaragibe e a eletrificação de 14,3 km da linha sul, entre as estações Recife e Cajueiro Seco, com nove estações. A linha diesel opera entre as estações do Cabo, no município de mesmo nome, e o bairro de Cajueiro Seco, onde faz integração com o sistema elétrico (metrô).”.

Todavia, desde a sua consolidação, esse é mais um sistema viário que acumula problemas e descasos: em junho de 2021, dados da coluna de Mobilidade do JC apontavam que o Metrô do Recife registrou 132 falhas, paralisações e, conseqüentemente, evacuações entre 2020 e maio de 2021. Ainda, 15 dos 40 trens que compõem a frota Metro ferroviária estavam parados sem condições de voltar a operar pela ausência de peças (NE10, 2021).

Conforme Menezes (2015), o tema mobilidade urbana somente foi alvo de interesse a partir do momento em que se passou a conviver com um grande caos urbano. O Recife não tinha/tem estrutura urbana para a quantidade gigantesca de automóveis motorizados individuais, adicionando transporte público, mais ciclovias e mais ainda calçadas acessíveis. Em se tratando de transporte público esse é um sistema que não deve ser dividido em classes e sim operacionalizado em coletivo.

Somando 42,7% da população Pernambucana (PDUI, 2021) a RMR é atualmente composta por 14 municípios: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife, e São Lourenço da Mata.

Em 2010, a RMR atingiu 3,69 milhões de pessoas (Censo IBGE) por um processo contínuo de expansão da mancha urbana, conduzido por três grandes movimentos que se dão complementarmente: a expansão do núcleo central, a irradiação pelos eixos de ligação entre centro e periferia e a expansão dos núcleos secundários. (IPEA, 2015, p.9)

Levando em conta o estudo “Mobilidade para o Trabalho na Região Metropolitana do Recife – Deslocamento Pendular e Perfil Socioeconômico dos Ocupados - 2011/2013” desenvolvido pela Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (CONDEPE/FIDEM) em que foram analisados indicadores quantitativos a partir do deslocamento casa - trabalho de ocupados que trabalham fora do município de residência, por município de residência e por município de trabalho: foi possível perceber que existe uma distribuição espacial de oferta de empregos gerada pelo “processo de urbanização e industrialização”, em que não encontrando trabalho perto de casa em seus municípios, há um “deslocamento pendular para o trabalho” (movimento efetuado por pessoas que saem de sua cidade no período da manhã para trabalhar em outra, retornando só à noite para casa) principalmente para os municípios do Recife, Olinda, Paulista e Jaboatão dos Guararapes.

Segundo o Relatório do Moovit (2020) sobre o Transporte Público, essas pessoas que

fazem “deslocamento pendular para o trabalho”, utilizando todos os dias o transporte público incluindo Metrô, Trem e Ônibus, geralmente percorrem em uma única viagem: 8.1 km por dia. Viagens mais longas esse índice aumenta para 12 km em uma única direção. Cerca de 32,59% da população do Recife gasta mais de uma hora para chegar ao trabalho. Os dados revelam ainda que 66% dos trabalhadores que usam o ônibus gastam mais de uma hora e meia. Ou seja, a realidade é que o trabalhador gasta em média 5 horas por dia entre o antecipar sua saída, ir e voltar para casa.

Além disso, quase 40% dos estudantes na Região Metropolitana cuja renda familiar é de até um salário-mínimo fazem seus deslocamentos a pé, e menos de 5% têm acesso ao ônibus (Relatório do Moovit, 2020); ou seja, logrando melhores calçadas, sinalização, e ciclovias; maior segurança móbil para crianças e adolescentes em suas comunidades.

A partir dessa falta de estrutura, a ação proposta por planejadores foi abrir na cidade largas vias, para possivelmente facilitar a circulação de mercadorias e veículos, o que levou a destruição de inúmeros prédios e monumentos históricos e conseqüentemente a memória urbana. E mesmo com medidas e ações de interesse urbano, a imobilidade avançou de maneira calamitosa no Recife. Por conseqüência, atualmente a mobilidade no Recife é considerada ruim ou péssima por 55% dos recifenses, segundo o Datafolha (2020).

Menezes (2015, p.126); ainda comenta que os sistemas viários planejados para o Recife, embora possam não ter criado impactos imediatos, poderiam, no entanto, prever, sem nisso exigir muito do planejador, um aumento do desequilíbrio entre transporte coletivo e individual, essencialmente quando as projetadas soluções eram aplicadas por sobre uma malha urbana arcaica e de difíceis soluções. O que nos leva a refletir justamente sobre como são feitos os planejamentos de mobilidade, as licitações, as contratações, se todos são elaborados e pensados levando em consideração de equidade com todos os municípios, bairros, periferias, e morros, que não tem necessariamente a visibilidade dos municípios/bairros (ou o que é mais comum), áreas/espacos especificamente turísticos.

De acordo com o ranking anual *Traffic Index* (2021), o trânsito da cidade de Recife está em 1º lugar, como o pior da América do Sul. O relatório avaliou 416 cidades em 57 países classificando o congestionamento urbano em todo o mundo. Um dos fatores contribuintes para essa posição na cidade do Recife, é a falta de planejamento das ruas, que não conseguem comportar a grande quantidade de veículos, a cidade não tem ruas projetadas para o fluxo intenso da população, seja por veículos ou a pé.

Naturalmente entendemos que mobilidade urbana trata-se além da possibilidade das pessoas se movimentarem de um ponto a outro, atravessando locais; mas colabora com o processo de transformação do espaço, já que está intimamente ligada com as características

sociais do coletivo e individuais, cabendo ao Estado a acessibilidade para os diversos níveis de interação. “Geurs e van Eck (2001) dizem que a acessibilidade é resultado de quatro componentes: espacial (demanda e oportunidades) - como vimos como acontece pelo deslocamento pendular -, transporte (passageiros e infraestrutura) - exatamente como o histórico do transporte público coletivo que lemos a pouco: iniciam inovadores com propostas completas e se descuidam nos aparatos necessários para a continuidade qualificada da prestação de serviço- , temporal (horários de funcionamento) - que no transporte deve ser estudado em conjunto com a organização da cidade, da necessidade dos bairros, através do uso contínuo dos passageiros- , e individual (renda, gênero, nível educacional, por exemplo) - visto facilmente através da classificação da cidade proporcionada pelo componente socioespacial..” Estando estes quatro componentes relacionados entre si de forma que o uso do espaço na cidade impacta na demanda de viagens podendo introduzir restrições temporais e influenciar as oportunidades das pessoas (ANDRADE; JUNIOR E MAIA, 2019, p.3325).

Com isso, escancara-se a realidade de que a classe média, doutores ou figuras públicas, por exemplo, não utilizam desse serviço de forma contínua, primeiramente porque a prestação de serviço é extremamente precária seja pela superlotação, sucateamento de ônibus e terminais, tarifas e sistema de bilhetagem burocrático; e principalmente porque o transporte público é visto como se fosse uma exclusividade a população pobre, portanto é claramente estigmatizado e negligenciado, criando-se uma classificação também para essa prestação de serviço. Além disso, segundo Silva e Mello (2017, p.1) foi “devido a uma forte cultura do automóvel, tanto os investimentos foram direcionados ao favorecimento deste modal quanto as pessoas passaram a ver seu uso e propriedade como sinônimos de progresso socioeconômico.”

A Lei da Mobilidade Urbana (12.587/12) determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é uma ideia de instrumento necessário para o crescimento sustentável e útil para as cidades brasileiras.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída por meio da Lei da Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. Numa tentativa de otimização do tempo e preservação do meio ambiente.

A mobilidade urbana, antes de tudo, deve ser pensada a partir da configuração socioambiental da cidade, entretanto com a indústria automobilística como um dos principais vetores de desenvolvimento e o crescimento exponencial de aglomerados urbanos que passou a

adotar políticas de verticalização urbana, além do histórico de ocupações inapropriadas do solo e profundo adensamento das populações urbanas, inclusive nas margens de seus rios (SILVEIRA, 2002; ALMEIDA e CORRÊA, 2012) resultando uma sobrecarga da infraestrutura pública da cidade e uma intensa poluição de dois dos principais rios do Recife, o Capibaribe, o Beberibe e o Tejipió, impactando não só ao planejamento urbano sustentável, mas a gestão da mobilidade (SILVA e MELLO, 2017).

Em 2012, a prefeitura e o governo do Estado de Pernambuco anunciaram o desenvolvimento de um projeto chamado “Rios da gente” para tornar os rios Capibaribe e Beberibe navegáveis para o tráfego de transporte público e de quebra requalificar as bacias. Com um orçamento inicial de R\$ 289 milhões, as obras que eram esperadas para a Copa do Mundo de 2014, estão paradas até hoje (JORNAL DO COMÉRCIO, 2021). Só o rio Capibaribe se estende por 280 km no estado, sendo 16 só na capital pernambucana. Se fosse uma avenida, seria uma das maiores da cidade, com mais do que o dobro do tamanho da Av. Agamenon Magalhães, que tem 7 km de extensão e é o principal corredor viário do Recife.

Vale recordar, que já no séc. XVI, ainda no período colonial, o Capibaribe era usado para navegação, seguindo-se como um dos principais meios de transporte, dessa forma criou-se os cais e moradias, comércios próximos às margens. Mas foi a partir do século XX, os veículos por terra, especialmente os carros, trouxeram o início do esquecimento pela utilidade do rio.

Segundo Oswaldo Lima Neto, especialista em transporte público, em entrevista fornecida ao portal Diário de Pernambuco (2017): “O rio perdeu gradualmente sua importância, e o sistema viário fluvial passou a ser abandonado. Lentamente, o Capibaribe passou a ser o grande esgoto do Recife. Hoje, as casas dão as costas para o rio. Ele é um depósito de lixo, apesar de toda a sua importância. Resgatá-lo para a mobilidade seria resgatá-lo para a cidade”.

Como já apontado, no Estatuto da Cidade, existe a obrigatoriedade dos municípios elaborarem Planos Diretores, que consiste num instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. Na forma de lei complementar, dispõe sobre a política urbana do município, para organizar o funcionamento e o crescimento da cidade promovendo a integração entre os bens e serviços fazendo com que a população possa ter acesso a esses de forma eficiente e eficaz com a redução de distância e de tempo.

Como vimos no estudo do deslocamento pendular, o Centro do Recife, onde fica a Região Político Administrativa 1 (RPA-1), é o ponto de maior convergência de pessoas, seguido da RPA-6, onde está o bairro de Boa Viagem (Diário de Pernambuco, 2013) o que significa que grande parte das linhas de ônibus se dirigem ao centro do Recife para outras conexões, revelando uma desproporção na mobilidade e explicitando as desigualdades sociais.

O bairro de Boa Viagem, o mais populoso com quase 123 mil habitantes, tem também a maior taxa de motorização, com 1,3 habitante por carro. Em Peixinhos, que tem a menor taxa de motorização da cidade, são 16,77 habitantes por carro. O problema não é o fato de nem todo mundo ter esse meio de transporte, mas sim a ausência de uma diversidade de modais para alcançar as centralidades.(Diário de Pernambuco, 2013)

Para termos uma ideia de como muitas vezes as legislações estão a serviços de determinadas funções, o Plano Diretor - Lei Municipal nº 17.511, de 29 de dezembro de 2008 - foi reformulado na gestão do Prefeito João Paulo (2004 - 2012), após discussões entre a sociedade civil, academia e principalmente o setor empresarial que influenciou decisivamente na formulação do plano: para o Zoneamento Funcional do Espaço. Essa organização funcional do espaço ao invés de indicar nova tendência de desenvolvimento da cidade, veio seguindo principalmente as exigências do mercado imobiliário.

O desafio maior é transformar o arcabouço legal aprovado recentemente, com avanços significativos, em estruturas de mobilidade que efetivamente venham trazer ganhos para a população, principalmente em termos da redução das externalidades negativas e da melhoria das condições de mobilidade das pessoas. Para isso, o princípio da priorização do transporte público e do transporte não motorizado, tanto no âmbito da alocação dos recursos quanto no âmbito da divisão do espaço urbano, tem que ser adotado em todas as esferas de planejamento público e tomada de decisão (CARVALHO, 2016, p.360)

Em 30 de dezembro de 2020 no Diário Oficial do Município, foram publicados um novo Plano Diretor do Recife e a Lei no 18.772/20 com o objetivo de fomentar um modelo de desenvolvimento sustentável para os próximos 10 anos. Entretanto, essa reformulação divide opiniões.

Segundo o portal de notícias Carta Capital (2021), o novo Plano Diretor (PD) do Recife, Lei nº 18.770/2020, foi aprovado com 200 artigos e recebeu mais de 586 emendas. Metade dessas emendas foi analisada em duas reuniões virtuais da Comissão Especial da Câmara de Vereadores, criada para esta finalidade, ou seja, sem a participação democrática da população.

Além disso, a mesma matéria analisada também denuncia que o novo Plano Diretor do Recife estabelece para as Zonas Especiais (ZEIS) tratamento igual ao de outras zonas da cidade onde se pretende incrementar o mercado imobiliário. Isso ocorre porque foi estabelecido para as ZEIS coeficiente de aproveitamento – índice que multiplicado pela área do terreno resulta na área de construção permitida em cada lote – maior que os determinados para outras zonas definidas pelo zoneamento do PD, levando em conta a visão financeirizada da cidade.

Segundo o portal de notícias da Câmara Municipal do Recife (2020); alguns deputados, vereadores, arquitetos e urbanistas que têm compromisso com os interesses da cidade, não estão de acordo com este projeto:

De acordo com o projeto, a nova regra vai ser aplicada para casos de adequação a parâmetros da Taxa de Solo Natural – o percentual do terreno que deve ser mantido em suas condições naturais ou com revestimentos permeáveis, quadras esportivas ou acessos. Durante a discussão na Câmara, alguns parlamentares avisaram que a mudança vai estimular a especulação imobiliária e, na prática, ameaçar a sustentabilidade da moradia de interesse social. (RECIFE, 2020)

Isto reforça que a divisão de áreas com a definição de parâmetros urbanísticos específicos sem a promoção da integração socioespacial também tende a gerar um processo de segregação socioeconômica, onde a renda se torna o principal meio de acesso, criando áreas onde a população residente tende a ter alto poder aquisitivo, localizados em áreas com infraestrutura instalada, ante as áreas de menor poder aquisitivo localizadas principalmente em zonas periféricas e sem infraestrutura onde essa população geralmente tende a residir devido principalmente às suas condições socioeconômicas, muitas vezes em áreas ambientalmente frágeis e com extrema dificuldade de locomoção e acesso a transporte eficaz. (LIMA, 2017. pág.4 e 9)

De acordo com Harvey (2004, p.515), “[...] o capitalismo tem recorrido repetidas vezes à reorganização geográfica, tanto em termos de expansão quanto de intensificação, como solução parcial para suas crises e seus impasses”. Dessa forma, é construída e reconstruída uma geografia a própria imagem e semelhança segregatória. Constrói uma paisagem geográfica distintiva, um espaço produzido de transporte e comunicações, de infraestruturas e de organizações territoriais que facilitam a acumulação do capital, numa dada fase de sua história, apenas para ter de ser desconstruído e reconfigurado, a fim de abrir caminho para o próximo estágio de acumulação. (LAPA e SILVA, 2019, p.515 e 516).

## **2.1.Pandemia**

Em dezembro de 2019 tivemos o primeiro registro da doença infectocontagiosa COVID-19 na China, em março do ano seguinte, quando imaginávamos ser apenas uma doença local, foi declarada pela OMS como pandemia, e em maio de 2021 essa doença já atingiu 16,1 milhões de casos no Brasil; e em Pernambuco foram 486 mil casos (G1, 2021). A pandemia acentuou a problemática do acesso à cidade, fechamento das atividades econômicas, desemprego, a precariedade do transporte público e descaso com a saúde pública de quem acessa o serviço de transporte público.

Ao que parece, o vírus SARS-CoV-2 originou-se do consumo humano de animais silvestres, gerando episódios de transbordamento zoonótico (agente etiológico de origem animal que passa a infectar humanos) (LIMONGI; OLIVEIRA, 2020). O que nos leva a refletir

criticamente sobre a determinação social da saúde-doença, além das causas biológicas e ecológicas, como “O que leva pessoas a consumir carnes de animais não convencionais, gerando um possível hospedeiro para doenças desse porte?” (FIOCRUZ, 2021).

Por que no Brasil a doença tem se proliferado mais rápido e causado mais vítimas graves e fatais entre as populações mais vulneráveis do ponto de vista socioeconômico, especialmente entre os trabalhadores informais, os trabalhadores assalariados mal remunerados, os desempregados, os moradores de rua, a população negra, os indígenas e quilombolas, a população em privação de liberdade, os idosos albergados em instituições de longa permanência? (Fundação Oswaldo Cruz Mato Grosso do Sul, 2021)

Dessa forma, ficou claro que o coronavírus ultrapassou o título de uma mera doença infectocontagiosa, se encaixando para o termo SINDEMIA criado por Merrill Singer (1990) “para designar a combinação de fatores biológicos e sociais” no sentido de que as ações do estado por meio das políticas públicas precisavam ser mais bem observadas e avaliadas, indo além das políticas de saúde. Afinal, estava nítido que essa combinação de vírus com doenças crônicas e desigualdades socioeconômicas aumentava o risco de agravamento das condições de saúde, vulnerabilização social e impactos financeiros.

A respeito da determinação social da Covid-19, é importante ressaltar sobre as implicações relacionadas à classe trabalhadora no período da pandemia do Covid-19, obviamente essa não decorreu em um processo fácil para a classe trabalhadora, que, como parte mais frágil na relação capital-trabalho, é quem mais sofre as consequências de tantas mudanças ao mesmo tempo.

A maioria dos trabalhadores com contrato formal de trabalho (carteira assinada ou outros) teve, em alguma medida, a possibilidade de trabalhar por certo tempo, ou ainda está trabalhando, em isolamento domiciliar e em sistema de *home office*, ou permaneceu trabalhando em locais em que as medidas de proteção e controle foram, por força da lei, adotadas pelos empregadores, o que representou uma condição de maior proteção e segurança. Em Pernambuco, segundo o IBGE os quantitativos de trabalhadores informais são de aproximadamente 48,8% da população, especificamente em Recife 43,7% da população são trabalhadores formais. (FOLHA PE, 2020)

O trabalho informal é uma realidade cada vez mais presente na sociedade. Se caracteriza não só por um caso de catástrofe inesperada como uma pandemia, mas através das mudanças que o mercado de trabalho vem sofrendo ao longo dos anos, em razão da globalização e das novas atualizações tecnológicas. Milhões de famílias foram afetadas e não conseguem levar os proventos básicos para casa: um trabalhador que possuía uma banca de frutas, por exemplo, que chegava a ganhar dois salários mínimos por mês, do dia para a noite, com o fechamento do

mercado, ficou sem renda alguma (CONTÁBEIS, 2021).

Além de tudo isso, de acordo com a Pesquisa Nacional da Cesta Básica de Alimentos, realizada mensalmente pelo DIEESE (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos), em abril de 2021, o custo médio da cesta básica de alimentos no Recife aumentou 2,21%: A banana foi o produto com maior alta (9,75%), seguida do açúcar (3,54%), óleo de soja (3,24%), carne (2,44%), farinha de mandioca (2,30%), arroz (1,50%), tomate (1,22%), feijão (1,19%), manteiga (1,13%), café (0,53%), pão francês (0,30%) e o leite integral (0,23%).

Ou seja, a jornada de trabalho necessária para comprar o conjunto de itens básicos foi de 94 horas e 18 minutos na capital Pernambucana. Já o percentual do salário mínimo líquido gasto para comprar a cesta básica para uma pessoa adulta foi de 46,34%. (Diário de Pernambuco, 2021)

Um imenso contingente de trabalhadores e trabalhadoras de serviços considerados essenciais ou do setor informal não teve acesso adequado às mesmas condições de proteção, tornando-se ainda mais vulnerável à doença. Nesse contexto, destacam-se os processos conhecidos como “uberização” e “pejotização” do trabalho. A uberização, tratada por alguns autores contemporâneos como SLEE (2017) e ANTUNES (2020), fala de uma reconfiguração da exploração do trabalho, terceirização e fuga da aplicação dos direitos trabalhistas; com aparente denominação de que cada pessoa se torne seu próprio empresário e gestor, e na verdade cotidiana significa a flexibilização dos vínculos trabalhistas em diversos setores.

O fenômeno da uberização deve ser entendido a partir de uma combinação. Primeiro, de um sistema capitalista que se funda num tripé destrutivo: neoliberalismo, reestruturação produtiva permanente com a impulsão tecno-informacional-digital que não para de circular e uma hegemonia do capital financeiro, que é o mais destrutivo de todos. Segundo ponto: num contexto de uma crise estrutural do sistema do capital que mostra que ele só pode se desenvolver destruindo – isso se torna claro de modo cabal a partir de 1973 e se agudiza com a crise de 2008 e 2009. Essa crise estrutural profunda fez com que os capitais e as grandes corporações em escala global iniciassem um processo de corrosão e devastação da legislação social do trabalho. (ANTUNES,2020)

Se buscarmos na história não só do nosso país, mas em alguns do mundo, o uso do fundo público sempre foi usado majoritariamente, para socorrer e proteger o capital.

Trata-se de alterações na relação de forças entre as principais potências imperialistas, especialmente EUA (potência descendente em termos relativos) e China (potência ascendente), com seus diferentes ritmos de acumulação de capital e níveis de taxa de lucro, sua busca por manter/consolidar e/ou ampliar zonas de influência, e as decorrentes influências política, ideológica, econômico-financeira, militar nessas zonas e no mundo todo. Essa nova dinâmica que busca se estabelecer tem como agentes principais os monopólios capitalistas em seu processo de superação da concorrência e expropriação dos concorrentes, criação de novos setores de acumulação mediante inovações tecnológicas e busca de contrarrestar a queda da taxa de lucro mediante os super lucros monopolistas e a maior exploração e

opressão da força de trabalho ao redor do mundo. (CEM FLORES, 2020).

Esse movimento perpetuado por séculos e séculos sempre nos deixou claro que “a burguesia e o imperialismo” nunca teve ou tem a intenção de oferecer qualidade de vida aos seus subordinados, “a não ser a eternização de seus grilhões” (ANTUNES, 2020). A judicialização da questão social é uma prova disso, classes trabalhadoras recorrendo à justiça para terem preferência na vacinação para não irem trabalhar totalmente vulneráveis a ação do vírus, como foi o caso dos policiais, dos professores, etc. Numa situação de calamidade pública, foram obrigados a usar alguma estratégia melhor que “mirradas” políticas públicas já que a pirâmide só pode continuar de pé se a base ainda puder existir.

Vale ressaltar que a maioria dos trabalhadores brasileiros depende do transporte público para acessar diariamente o seu local de trabalho, especialmente nos grandes centros urbanos, que os expõe a todo tipo de doenças infectocontagiosas, lotação esgotada, sucateamento, passagem superfaturada, falta de segurança e conforto; sendo obrigados a parar em média 30 minutos (RGMTP, 2020) entre os 26 terminais integrados espalhados pela Região Metropolitana do Recife, 11 desses terminais funcionam no sistema de integração temporal parte do processo de universalização eletrônica, inserida pelo Grande Recife Consórcio desde 2016 para combater a entrada irregular de passageiros nos ônibus, e de quebra cobrar multa extra dos passageiros, que ocorre seja pelo mau funcionamento das máquinas, seja pelo tempo estipulado de exatamente duas horas que o passageiro tem para conseguir pegar o próximo ônibus, o que não depende deles.

Houve debates com representantes da Comissão Especial Interpartidária de Acompanhamento do Novo Coronavírus, para tratar do problema da redução da frota dos ônibus, redução de algumas linhas que transformaram o transporte público em foco principal de disseminação da doença, segundo a própria organização de saúde contra indica; até porque a aglomeração se forma até mesmo nos horários de pouco movimento. Foram realizadas diversas promessas de melhoria, porém, com a continuidade da pandemia da covid-19 até 2021, e as consequências socioeconômicas e de saúde em 2022, a população ainda enfrenta as mesmas situações, como o reajuste da passagem de ônibus e metrô, a superlotação que ainda é existente, além do longo tempo de espera já citados.

Essas necessidades diárias tornam mais grave a possibilidade de contaminação do vírus da Covid-19, pois nessas condições é quase impossível evitar aglomerações. Além disso, não podemos esquecer que muitos desses trabalhadores exercem seus ofícios nas ruas, em condições precárias de segurança, expostos a mudanças climáticas e em contato direto com grande quantidade de pedestres. Eles estiveram impedidos de permanecer em isolamento

domiciliar, pois necessitavam manter o seu trabalho ativo para sobreviver, ainda que em condições de risco elevado para a doença.

Infelizmente não podemos afirmar que o problema da mobilidade aprofundou-se no período da pandemia, ou que a redução de frota teve o intuito principal de combater a disseminação do vírus já que desde abril do ano de 2020 o Grande Recife Consórcio de Transporte reduziu 47% da frota de ônibus o que significa metade (53%) dos ônibus que circulava normalmente (G1, 2020). A lógica seria que para evitar que mais pessoas estejam nos veículos, deixando os ônibus superlotados, mais ônibus deveriam sair das garagens, portanto menos demissões ocorreriam.

O enfrentamento da pandemia ao olharmos as questões da mobilidade urbana, reflete sobre a necessidade real de muitas pessoas na dependência do transporte coletivo público. Segundo Orrico e Oliveira (2020), o transporte coletivo é o responsável por cerca de 50% das viagens motorizadas no país, sendo, portanto, um serviço essencial para a manutenção das cidades em movimento. A mobilidade urbana se destaca em especial o transporte público, que representa o lócus de alto risco de contaminação, devido ao alto número de pessoas aglomeradas em um espaço limitado e sem controle de pessoas infectadas.

Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Públicos (ANTU, 2020) desde o início da pandemia, o setor de transporte público por ônibus acumula um impacto financeiro de R\$25,7 bilhões. Diante deste impacto tivemos inúmeras consequências negativas, como por exemplo: a falência de algumas empresas operadoras, encerramento das atividades, e a demissões em massa (motoristas, cobradores e fiscais despachantes) de forma tão significativa que equivale a 22,7% de todos os empregos diretos gerados pelo setor antes da pandemia.

No ano de 2020, ano no qual o impacto da pandemia foi mais forte o saldo de admissões e demissões no transporte público foi de 67.596 postos de trabalhos, em 2021 houve a retomada das atividades e recuperação parcial da economia, mesmo assim o saldo foi negativo em 23.937, já em janeiro de 2022 o saldo foi de 1.048 postos de trabalho (ANTU, 2022). A situação não está pior pois alguns estados adotaram medidas emergenciais, na metrópole do Recife por exemplo, foi adotado o VEM Social, um benefício criado para auxiliar os usuários dos transportes públicos que perderam seus empregos durante a pandemia do novo coronavírus, garantindo acesso gratuito fora do horário de pico.

Além dos setores diretamente ligados aos transportes públicos, também temos o alto índice de desemprego nos demais setores, no primeiro trimestre de 2022 a taxa de desempregados estava em 11,9 milhões correspondendo a 11,1 % em todo o Brasil. Em Pernambuco a taxa de desempregados se manteve estabilizada como uma das maiores taxas, em 17%. Com o fechamento de atividades econômicas durante a pandemia da covid-19, muitas empresas

declararam falência e com isso muitos trabalhadores em desalento, em número absolutos, 65.454 mil pessoas estavam nesta situação no primeiro trimestre de 2022 no estado (IBGE, 2022).

Como mencionado no decorrer do trabalho, a pobreza está ainda mais latente no período pandêmico atual. De acordo com matéria divulgada na Carta Capital (2021):

O Brasil superou a marca de 14 milhões de famílias em situação de extrema pobreza, o maior número desde 2014, segundo o cadastro do CadÚnico, que dá acesso a programas sociais do governo federal, como o Bolsa Família. São 39,9 milhões de pessoas em situação de miséria, segundo dados do Ministério da Cidadania. São consideradas famílias de baixa renda aquelas que têm renda de até 89 reais por pessoa (renda per capita). Até outubro, 2,8 milhões de famílias se encontravam em situação de pobreza, com renda per capita média de moradores entre 90 e 178 reais. O Brasil tem mais de 14 milhões de famílias na extrema pobreza.

Nesse contexto, visando a minimizar os impactos socioeconômicos da pandemia e viabilizar o isolamento e o distanciamento social, o Governo Federal instituiu, em abril de 2020, o Programa Emergencial de Preservação do Emprego e da Renda (Medida Provisória – MP nº 936/2020) e o da Renda Básica Emergencial (Lei nº 13.982/2020). O auxílio financeiro emergencial, inicialmente no valor de R\$ 600,00 mensais, que podia chegar a R\$1.200,00 para mães solteiras chefes de família, foi direcionado à população de baixa renda que teve o cadastro aprovado para se tornar beneficiária do programa (BARBOSA; PRATES, 2020).

Primeiramente o auxílio emergencial abrangeu um contingente de 68,2 milhões de brasileiros. Porém, certa parte da massa trabalhadora não teve acesso a esse auxílio. Além disso, o montante autorizado pelo Congresso Nacional para o auxílio emergencial, que em 2020 foi de R\$ 295 bilhões, em 2021 foi reduzido para R\$ 44 bilhões. (SANTOS, 2021). O valor pago inicialmente, que consistia em três parcelas de R\$ 600,00, foi alterado em 2021 para quatro parcelas com valor médio de R\$ 250,00 (R\$ 150,00 para pessoas que moravam sozinhas, R\$ 250,00 para domicílios com mais de uma pessoa e R\$ 375,00 para mães solo), instituído pela Medida Provisória nº 1.039, de 18 de março de 2021 (BRASIL, 2021a).

A pandemia do COVID-19 explicitou e agravou ainda mais as já profundas e persistentes desigualdades sociais presentes no Brasil: em agosto de 2021, cerca de 61 milhões de habitantes se encontravam em situação de pobreza e 19,3 milhões em situação de extrema pobreza (SANTOS, 2021), em um país que 19,1 milhões de pessoas passam fome. (VIGISAN, 2021). Dados do Mapa da Fome (2020), mostram que o gasto em transporte no Brasil ultrapassou o gasto com alimentação, tradicionalmente o maior das famílias. Como garantir alimentação se o sujeito vai gastar uma parte da transferência de renda para pagar o transporte para trabalhar, aproximadamente 30 milhões estão em trabalhos precários e não tem vale-transporte.

Além da sua citada abrangência, a magnitude do benefício emergencial também deve ser destacada, dado o forte impacto na composição da renda dos indivíduos mais pobres. De acordo

com dados da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a pandemia jogou para a linha da pobreza quase 27 milhões de brasileiros. Em janeiro de 2021, 12,8% de pessoas estavam na linha da pobreza, ante os 12,1% de 2011. Os índices comprovam um processo pelo qual queremos destacar nesse projeto: como a divisão de classes, a desigualdade social, a imobilidade do transporte público está “amadurecendo no carburador” do sistema capitalista classista, tornando as cidades e as realidades ainda mais divididas.

### **3. O Transporte Público na Metrôpole do Recife**

Em 2005 foi criada uma Lei Federal (11.107) que dispõe sobre cooperação federativa através de consórcios públicos, uma autarquia que simultaneamente pertence à administração indireta de mais de um ente federado (A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios) o que significa dizer que aqui na Região Metropolitana do Recife temos uma empresa de administração pública indireta, criada por lei específica, com personalidade jurídica de direito público interno, patrimônio próprio e atribuições estatais específicas. Que desfrutam de uma autonomia administrativa e financeira, chamada de Grande Recife Consórcio de Transportes Metropolitanos, responsável pelo gerenciamento do transporte por ônibus.

O Grande Recife Consórcio De Transporte está vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação, e, portanto planejar e gerir de forma efetiva o sistema de transporte público de passageiros da Região Metropolitana do Recife, já deveria ser uma realidade, já que a empresa existe formalmente desde a extinção da EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) em 2008. Segundo analisou o engenheiro e doutor em transportes, Oswaldo Lima Neto, em entrevista fornecida ao portal NE10 (2021):

O sistema de transporte da Região Metropolitana vinha perdendo cerca de 200 mil passageiros por mês antes da pandemia, que, pela má qualidade do serviço, adquiriram uma moto ou passaram a se locomover de bicicleta ou a pé. Com a pandemia, a desgraça se aprofundou: no começo, caiu de 80% a 85% da demanda no começo, enquanto tinham a obrigação de manter a oferta superior à demanda pela questão sanitária, serviço que prestaram erroneamente durante toda a situação.

Dessa forma, como explicar que a responsabilidade do transporte público seja de uma empresa de sociedade privada, que prevê a geração de lucros, porém não exerce um serviço de qualidade como demandaria as regras de um mercado competitivo?

Segundo Bertozzi e Lima Júnior (1998), em termos de transporte público, o usuário faz parte do processo de produção desse serviço. Para isso, ele precisa cooperar com a realização do serviço e interagir com esse através de elementos tangíveis e intangíveis. Os chamados elementos tangíveis são os que podem ser avaliados pelos usuários, sociedade, órgão gestor e operadores.

Como exemplo, tem-se: instalações (terminais e bilheterias), equipamentos (veículos), pessoal da operação e os outros usuários. Já os elementos intangíveis estão baseados nas experiências de interações dos usuários com o serviço, sendo avaliados através das expectativas que os usuários têm sobre o serviço.

Dessa forma defendemos que para as empresas públicas, o poder de exigência, bem como a maior conscientização das pessoas a respeito da função social dos serviços públicos e da melhoria da qualidade de vida, cria a exigência de melhoria da qualidade dos serviços prestados (LIMA JÚNIOR, 1995 APUD CAVALCANTI, 2017), mesmo em empresas que estão fora de mercados competitivos, como é o caso da Grande Recife.

Vasconcellos (1996) comenta que não se deve deixar de olhar o transporte coletivo sob a lógica do mercado, mas que também é necessário que ele seja tratado como serviço público de caráter universal. Dessa forma, sempre há interesses em conflito com os dos usuários, já que no caso da operação pública há uma tentativa de manter os subsídios no nível mínimo, e no caso da operação privada, tenta-se manter a rentabilidade no nível máximo. Assim, há uma redução no nível da oferta e também na qualidade do serviço prestado.

De acordo com o que foi discutido até aqui, para a atual empresa que cuida dos serviços de transporte público na RMR, é tanto de interesse a economia de subsídios, quanto de garantir maior rentabilidade interna. O que confere aos cidadãos a necessidade do debate, de pressionar, participar da produção e organização dos serviços, nem que seja de forma impositiva.

Na RMR o Sistema Estrutural Integrado (SEI) da Grande Recife é uma rede de transporte público composta de linhas de ônibus e metrô. Todas estas linhas são integradas através de terminais com ligações de origem-destino, através de viagens modais ou multi-modais. Dentro do SEI, operam as linhas: *Alimentadoras* (que levam os usuários do subúrbio até o terminal integrado); *Troncal* (que transporta os usuários do terminal integrado para o Centro); *Perimetral* (que circula entre dois terminais integrados passando pela via perimetral na maior parte do trajeto); *Interterminal* - que circula entre dois terminais integrados atendendo tanto as vias perimetrais como as locais; e o *Circular* (que tem origem no terminal integrado e circula em determinada área, transportando usuários nos dois sentidos) (PERNAMBUCO, 2020).

Como parte do Sistema Complementar, a RMR conta, desde 2014, com dois corredores de BRT, denominados Via Livre. O Corredor Via Livre Norte/Sul permite a ligação dos municípios de Igarassu, Cruz de Rebouças, Abreu e Lima, Paulista e Olinda ao Centro do Recife. Atualmente operando com oito linhas e 25 estações, o Corredor atende uma demanda de 66 mil usuários nos dias úteis (GRANDE RECIFE, 2022).

O Corredor Via Livre Leste/Oeste possibilita que os passageiros do município de Camaragibe se desloquem até o Centro do Recife por meio de cinco linhas de BRT em operação.

Este Corredor conta atualmente com 15 estações em funcionamento e atende uma demanda de 63 mil usuários nos dias úteis (GRANDE RECIFE, 2022). Um sistema complementar que abrange apenas uma cidade da RMR e, por conseguinte não facilita a circulação da migração diária que ocorre.

Em junho de 2020, segundo o sindicato dos rodoviários, mais de 3.000 profissionais foram demitidos, entretanto desde julho de 2016, o Grande Recife Consórcio de Transportes tirou alguns cobradores de seis linhas e divulgou que esses ônibus apenas aceitariam os cartões VEMs. O argumento foi que se tratava de uma estratégia para tentar reduzir os índices dos roubos; e em julho de 2018, 23 linhas já haviam começado a operar sem cobrador, e já estavam com motoristas com dupla função.

Uma reclamação recorrente dos usuários é a carga de pressão que recai sobre os motoristas de ônibus das linhas onde houve o corte dos cobradores. “Já vi uma situação em que queriam agredir o motorista porque, quando ele abriu a porta, um passageiro caiu e se machucou. O ônibus estava superlotado e o motorista não tinha como saber que não podia abrir a porta. Uma orientação que o cobrador sempre ajuda”, conta Tânia. (Marco Zero, 2020)

No início de abril de 2020, em plena escalada dos casos de covid-19 no estado e sem auxílio emergencial, as passagens de ônibus subiram na Região Metropolitana do Recife. De R\$ 3,45 para R\$ 3,75 no Anel A, e de R\$ 4,70 para R\$ 5,10, no Anel B, nos horários de pico. Criou-se também o horário social, das 9h às 11h e das 13h30 às 15h30. Nesses horários, a tarifa do Anel A caiu para R\$ 3,35, e para R\$ 4,60, a do Anel B, mas somente para os VEMs comuns em que a tarifa é inteira.

Nesse ínterim, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) também anunciou o aumento da tarifa do metrô do Recife, a passagem de R\$ 4,00 passou a custar R\$ 4,25. Se tornando a tarifa mais cara entre os sistemas administrados pela estatal no Nordeste e a segunda do país.

No início de fevereiro de 2022, houve um novo reajuste e as passagens aumentaram quase 10%, o secretário de Desenvolvimento Urbano de Pernambuco (Seduh), Tomé Franca, justificou que o aumento das passagens tornará possível a ampliação das frotas, ainda reduzidas desde o auge da pandemia, segundo eles atualmente, o Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR (STPP) está operando com 90% da frota, composta por 2.190 coletivos e com o reajuste contará com o total da frota.

Em dezembro de 2021, o governo de Pernambuco assinou um contrato de Parceria Público-Privada (PPP) com a Nova Mobi Pernambuco, empresa criada para este novo contrato pelo grupo Socicam, empresa que administra o TIP e as rodoviárias de Caruaru, Garanhuns, Arcoverde, Serra Talhada e Petrolina, além de terminais rodoviários interestaduais no Rio Grande

do Norte, Ceará, Paraíba, Sergipe, Mato Grosso do Sul, Distrito Federal, Minas Gerais, Distrito Federal, São Paulo e Rio de Janeiro, e terminais de transporte urbano no Ceará, Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2021).

O contrato tem valor de R\$ 113 milhões (dinheiro que será pago pelo governo do Estado) e duração de 35 anos. Os TIs e as estações de BRT passarão a ser operados, reformados, modernizados e administrados pela Nova Mobi Pernambuco. O dinheiro deverá ser usado na requalificação das unidades com aplicações na melhoria das instalações físicas, geração e uso de energia de fonte renovável (placas solares), internet wifi nas estações, construção de centro e salas de controle operacional com uso intensivo de dispositivos de tecnologia da informação para atuar no monitoramento de 26 terminais integrados de transporte e 44 estações de BRT, recuperação e requalificação das unidades com acessibilidade e ampliação de áreas para serviços e espaços comerciais. (JORNAL DO COMERCIO, 2021)

No Brasil existem quatro casos de concessão pública no transporte público, BRT Belém (PA) e Sorocaba (SP); Linhas 8 e 9 da CPTM (Trens Metropolitanos de São Paulo); Goiânia e o corredor de BRT Transbrasil (RJ).

As Parcerias Público Privado (PPP) no transporte coletivo se transformam em um negócio praticamente sem risco para os empresários. Nesse processo, o poder público em geral fica responsável por todo o investimento em infraestrutura, não lucrativo, deixando para as empresas apenas as atividades de grande retorno financeiro. (ASSAD e QUEIRÓZ, 2015. p.15)

Ao longo da história do transporte público no Recife e Região Metropolitana (já que a responsável pelo seu efetivo funcionamento é a Grande Recife Consórcios), podemos observar diversas situações de aparente pioneirismo e eficiência, se transformarem em caos diário, superlotação por qualquer intempérie, mau funcionamento dos mecanismos dos serviços prestados, má administração financeira e de pessoal; quem utiliza esse meio de transporte diariamente é quem pode realmente saber o que acontece. Bastaria uma pesquisa de reportagens nos diversos meios de comunicação da metrópole, que haveria a captação dos verdadeiros problemas a serem solucionados.

“A cidade avançada não é aquela em que os pobres andam de carro, mas aquela em que os ricos usam transporte público”. Essa frase é do urbanista Enrique Peñalosa, um político Colombiano que foi prefeito da cidade de Bogotá. Criador do Transmilenio, um moderno sistema de BRT em operação na cidade, Peñalosa acredita que o princípio básico para o desenvolvimento da harmonia entre o fluxo de pessoas e automóveis, são divididos em dois princípios fundamentais: o primeiro é que a cidade é um habitat humano e que tudo deve ser projetado entorno do bem estar humano, a felicidade humana, dando prioridade aos cidadãos mais vulneráveis, como por exemplo, os mais pobres. O segundo princípio é a democracia Elemental.

O primeiro artigo de qualquer Constituição estabelece que todos os cidadãos fosse iguais perante a lei.

O tema da mobilidade urbana é extremamente importante nos diversos segmentos da vida cotidiana e principalmente no mundo do trabalho, não existe justificativa melhor para o bom funcionamento do transporte público se não o aprimoramento dos meios de acumulação. Entretanto, para o capital seu rendimento é mínimo, comparado a outros investimentos quase imperceptível, como aponta Cocco, 2011 apud Cavalcante, W. e Aredes, A. 2017:

O grande capital não enxerga rentabilidade no investimento nos meios de consumo coletivos, pois esses serviços atendem a todos, sem individualização da oferta, assim, abrange tanto o trabalhador produtivo quanto o improdutivo. Como se opera num setor de meios de consumo coletivo, para ocorrer índices mais elevados de lucro, faz-se um processo de “torsão” onde a precarização, sucateamento, baixa qualidade e indisponibilidade dos serviços oferecidos ajudam a diminuir os custos operacionais.

Olinda, por exemplo, é uma cidade que tem um sistema viário limitado e, por estar espremida entre outros dois municípios (Recife e Paulista), funciona como um grande corredor de passagem mas não oficiais para serem corredores prioritários estratégicos de circulação de transporte, e portanto não existem sistemas de BRT, integração entre terminais de ônibus com outros municípios, ciclovias, muitas áreas em que os ônibus não chegam; e todas essas questões se inserem principalmente nos subúrbios.

#### **4. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO EDUCATIVA**

Pela lógica, a prestação de um serviço deve se basear de acordo as necessidades de quem vai utilizá-lo, através de estudos, pesquisas, avaliação de satisfação, entre outros tantos métodos de eficiência de projetos, programas e políticas, aprimorados ao longo dos séculos. Entretanto vemos que não só na metrópole do Recife como em tantas outras, há uma massiva exploração das empresas concessionárias, no serviço de transporte coletivo. Respaldam-se legalmente no constante aumento de tarifas, abstendo-se da contrapartida da mesma constância em melhoria dos serviços. O que é a questão social se não a reprodução das desigualdades compulsoriamente transformada em um fenômeno que não pode ser impedido? Se o trabalho é um dos principais meios de exploração do capital, e sendo o meio pelo qual o pobre gira em torno a sua vida, através do abuso da carga de trabalho, salários incompatíveis e inflação altíssima num país produtor. É claro que as demandas da vida cotidiana da classe operária e pouco produtiva individualmente, não fazem parte do interesse do poderio.

Os movimentos sociais pelo transporte coletivo e mobilidade, são imprescindíveis não

apenas para a democratização do espaço urbano, mas também para o acesso aos direitos civis, políticos, sociais, econômicos, culturais e ambientais. Algumas capitais do país como São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Goiânia, por exemplo; reproduziram cada um a seu modo o chamado Movimento pelo transporte coletivo, chamado assim por repetir manifestações como a Revolta do Buzu<sup>3</sup> que parou a capital baiana por quase uma semana em Salvador, constituindo um marco para a formação e organização dos movimentos pelo transporte coletivo que explodiram em 2013 por todo o país. (ASSAD e QUEIRÓZ, 2015).

A Frente Recife de Luta, por exemplo, é uma organização formada por organizações não governamentais, movimentos sociais, coletivos de pesquisa e ação e indivíduos, com o objetivo de fazer com que a revisão do Plano de Ordenamento Territorial da cidade do Recife seja, efetivamente, um reflexo das necessidades e das demandas colocadas pela sociedade civil. Em setembro de 2020 a organização moveu durante dez dias usuários de ônibus para participar de um estudo sobre o transporte público no contexto da pandemia de Covid-19 na Região Metropolitana do Recife (RMR), os usuários utilizaram a ferramenta TimeStamp Câmera, que permite anexar nas imagens as coordenadas e o horário exato em que foram efetuadas. Essas imagens foram georreferenciadas e a partir daí criou-se um banco de dados com variáveis de volume de pessoas por metro quadrado, horário, local e linha de ônibus.

Cinco trajetos e sete linhas foram monitorados na RMR, todos os trechos monitorados foram no sentido subúrbio/cidade. Em 69% do percurso total foi constatada a lotação indevida, a partir de 4 pessoas por m<sup>2</sup>, em 13% o máximo tolerável de 2 pessoas por m<sup>2</sup> e em apenas 18% foi cumprido o parâmetro definido pela OMS de 1 pessoa por m<sup>2</sup>. (MARCO ZERO, 2021).

A ideia do estudo surgiu a partir da percepção de entidades da sociedade civil que acompanham o tema do transporte público de que o Consórcio Grande Recife não dispunha de dados sobre o fluxo dos usuários de ônibus, onde eles sobem e onde eles descem. A pesquisa de origem e destino realizada pelo Consórcio a partir de 2016 não daria conta de coletar e destrinchar essas informações. (Portela, Marco Zero, 2021)

Entretanto, quando confrontados, o Consórcio Grande Recife contestou a informação de que a pesquisa de origem e destino não abrangeria o fluxo de trabalhadores informais no sistema de transporte público. Segundo Fátima Dantas, chefe da divisão de Planejamento Estratégico do Consórcio Grande Recife, o Consórcio tem todos os dados sobre o fluxo, trecho por trecho, fornecidos pelo Sistema Inteligente de Monitoramento de Informação (Simop), via satélite, e pelos registros da bilhetagem eletrônica. (MARCO ZERO, 2021)

---

<sup>3</sup> A Revolta do Buzu ocorreu entre agosto e setembro de 2003 em Salvador, capital da Bahia. Protagonizada por estudantes, a revolta popular não vinculada a organizações governamentais, promoveu o bloqueio de avenidas da cidade por três semanas em protesto contra o aumento da tarifa do transporte urbano por ônibus e pedia o passe livre. Apesar da reivindicação principal não ter sido atendida, houve o congelamento de tarifas e extensão de meia por um ano; além de inspiração para outras manifestações sociais de mesmo tema e até um documentário

Os serviços podem até serem monitorados por eles, e podem ter o poder de modificar e melhorar tais problemáticas pelas quais o cidadão precisa enfrentar todos os dias, entretanto não o fazem de forma efetiva e permanente.

É por meio das lutas sociais, que a questão social passa a ser visualizada e considerada politicamente, por ultrapassar o âmbito privado da relação entre capital e trabalho, impondo à esfera pública novas demandas pensadas e articuladas pela classe trabalhadora. E esse processo de conscientização política dessa classe passa a exigir a intervenção do poder estatal, que coloca em pauta, através das mobilizações e reivindicações, o reconhecimento e a legalização dos direitos sociais, econômicos, culturais e políticos. (SILVA, 2009. p.194.)

Dessa forma por meios de nossas experiências e estudos teóricos, respectivamente, pensamos ser possível que um Centro de Assessoria às Questões de Mobilidade Urbana e Transporte - CAMUT, nas principais periferias da RMR poderia promover informação acessível, através de reuniões, aulas, com as principais pautas, tais como: Apontar os impactos e relevância do processo de periferização e segregação ao acesso a cidade que inclui serviços e infraestruturas essenciais ao bem-estar humano; Debates sobre o tempo elevado de deslocamento pendular para o trabalho; Levantamento dos prejuízos aos trabalhadores formais e informais, que utilizam o transporte público, em relação a superlotação, demissão dos trabalhadores, sucateamento dos serviços; Apresentar consequências da precariedade da mobilidade na cidade, acentuado pela pandemia.

Pautas a serem resolvidas e as principais atualizações legais serem noticiadas a respeito, além de assessorar e monitorar o andamento do transporte público a partir das demandas periféricas, através de voluntários multiprofissionais como: advogados - para focar nos direitos legais; assistentes sociais - para focar nos direitos sociais; urbanistas - para focar na organização da cidade em coexistência com meio ambiente; engenheiros - para focar no tráfego e nos transportes; arquitetos - para uma visão ampla do direito da mobilidade, dentre outros profissionais, proporcionando assim o acesso a essas pessoas que se encontram em vulnerabilidade social colocando-as a par de seus direitos e deveres. Uma organização não governamental, entretanto que seja capaz de articular com o público e privado, de acordo com o que se apresenta a população; baseando-nos em que, ocupados com as necessidades de subsistência, vela-se o conhecimento, e com ele as possibilidades de melhoria e qualidade de vida nos âmbitos mais simples e cotidianos da sociedade, perpetuando os mecanismos impostos.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nosso artigo teve como objetivo reconhecer a mobilidade urbana como um direito social. Os direitos sociais devem garantir as condições necessárias para que as pessoas realizem seus propósitos de vida e satisfaçam suas necessidades sob a condição de igualdade. Fatores como a renda, a idade, o sexo ou a deficiência influenciam a mobilidade, que pode sofrer redução permanente ou temporária, pois os desempenhos das pessoas são diversos nas cidades. Desse modo, o argumento da pesquisa é que o direito à mobilidade protege a necessidade de mover-se livremente ou, ainda, protege a liberdade de movimentos para o reconhecimento da igualdade entre as pessoas.

A construção da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) de 2012 permitiu mostrar que as pessoas têm a liberdade de ir e vir, à equidade no uso do espaço público, identificando sua vinculação a outros direitos sociais, favorecendo a inclusão social. Porém as cidades não são iguais para todas as pessoas, a organização social e o espaço são relações de dominação de uma sociedade desigual.

Como síntese do tema aqui proposto é correto afirmar que a mobilidade urbana orbita num processo de segregação socioespacial através do transporte público coletivo. O Estado não intervém nas diversas configurações sociais que se apresentam ao longo dos anos; se configura um desperdício entregar uma ideia inovadora, se não vai construir políticas e planejamentos que mantenham em continuidade eficaz aquele projeto. Apresentados claramente no ponto anterior da proposta de intervenção educativa, as entidades preferem aparentar o oferecimento da participação e controle social enquanto negam pesquisas técnicas (como a organizada pelo Recife Frente de Luta), enquanto negam opiniões de satisfação, seja pelas ignorância das explícitas reportagens diárias, ou pela falta de convite acessível a reuniões e elaboração de projetos.

O transporte público deve atender as necessidades dos usuários com eficiência, frequência e em unidade aos direitos humanos, mais do que uma forma de obtenção de lucro e uma simples prestação ou utilização de serviço, se trata de uma grande parte do tempo útil dos cidadãos, um meio para comunicação e interação social, um meio de colaboração na preservação do meio ambiente, um meio de acesso à cidade e a cultura, além de um mecanismo inteligente e vital de mobilidade.

Portanto, fica claro que está nas mãos do poder público utilizar-se dos recursos intelectuais e financeiros disponíveis para atender as necessidades da cidade através das pessoas, sem distinção de classes, erradicando o incentivo indireto ao preconceito, ao abuso de tarifas e a precariedade dos pontos de coleta, dos servidores, do sanitarismo e da procrastinação pública.

É responsabilidade de o Estado transformar as relações individuais em relações de caráter

social visando responder às manifestações diretas da questão social, já que a violência, a pobreza, a falta de segurança pública, e a vida pela força de trabalho; afastaram as pessoas uma das outras, incentivando a individualidade egoísta e a falta de colaboração social.

Entretanto, completamos nossa pesquisa com a certeza de que muito deve ser feito através da mobilização social, responsável pelas maiores mudanças histórica em todo o mundo, mesmo a camada mais excluída da população é capaz de se reerguer da lama da ignorância e atingir os mais altos patamares do raciocínio do para além da sobrevivência. Dessa forma, esperamos mobilizar a população vulnerável em todos os aspectos, alcançar novos estágios de pesquisa do tema, e colocar em prática o CAMUT.

O CAMUT foi pensado especialmente para as áreas mais abandonadas, levando em conta que a metrópole do Recife tem os piores índices quando se tratam de saneamento básico, índices de inflação, segurança pública e saúde; transformando os pobres em ainda mais pobres. Segundo um estudo do Observatório das Metrôpoles (BRASIL DE FATO, 2022), o rendimento médio dos 40% mais pobres da RMR está vivendo com uma renda média de apenas R\$ 104 mensais per capita. Isso significa dizer que essas pessoas apenas sobrevivem, portanto passam diversos tipos de necessidades, deixando para último plano suas aspirações de futuro através dos estudos, de mobilizações, de planejamento pessoal e social. Embora haja ainda bastante engajamento de diversas fontes, ainda há muito que ser feito principalmente na área de mobilidade urbana e transporte público. O CAMUT, se desenvolvido, vem para auxiliar essa mudança de realidade social.

## REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **ENTREVISTA PARA IHU On-Line**. Disponível em: <http://abet-trabalho.org.br/ricardo-antunes-a-expansao-do-trabalho-uberizado-nos-levara-a-e-scravidao-digital/>. Acesso em 02 de set. 2021.

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. Tradução . São Paulo: Contexto, 2011. . Disponível em: [biblio.fflch.usp.br/Alves\\_GA\\_33\\_2347812\\_AMobilidade-ImobilidadeNaProducaoDoEspacoMetropolitano.pdf](http://biblio.fflch.usp.br/Alves_GA_33_2347812_AMobilidade-ImobilidadeNaProducaoDoEspacoMetropolitano.pdf). Acesso em: 02 set. 2022.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

ASSAD, Kader Carvalho; QUEIRÓZ, Imar Domingos. Movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil: manifestações, estratégias de luta e desafios. **Serviço Social em revista**, Londrina, 2015. Disponível em: <https://www.uel.br/revistas/uel/index.php/ssrevista/article/view/23756> . Acesso em: 10 abr. 2022.

GLOBO.COM. **Época Negócios**. As cidades com o pior trânsito do mundo — e 9 delas são brasileiras. São Paulo: Época Negócios, 2020. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Mundo/noticia/2020/01/cidades-com-o-pior-transito-do-mundo-e-3-brasileiras-estao-entre-elas.html>. Acesso em: 21 mar. 2022.

BARBOSA, Rogério Jerônimo; PRATES, Ian. EFEITOS DO DESEMPREGO, DO AUXÍLIO EMERGENCIAL E DO PROGRAMA EMERGENCIAL DE PRESERVAÇÃO DO EMPREGO E DA RENDA (MP No 936/2020) SOBRE A RENDA, A POBREZA E A DESIGUALDADE DURANTE E DEPOIS DA PANDEMIA. **mercado de trabalho**, [s. l.], 2020. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/>. Acesso em: 2 mai. 2022.

BARROS, A. **Agência IBGE**. Desemprego fica estável em todos os estados no 1º tri, exceto no Amapá onde caiu. Rio De Janeiro: Estatísticas Sociais, 2022. Disponível em: [https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/33704-desemprego-fica-estavel-em-todos-os-estados-no-1-tri-exceto-no-amapa-onde-caiu#:~:text=Com%20estabilidade%20em%20quase%20todos,Sul%20\(6%2C5%25\)](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/33704-desemprego-fica-estavel-em-todos-os-estados-no-1-tri-exceto-no-amapa-onde-caiu#:~:text=Com%20estabilidade%20em%20quase%20todos,Sul%20(6%2C5%25)). Acesso em: 24 mai. 2022..

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 24 de mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm) Acesso em 24 de mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm) >. Acesso em: 24mar. 2022.

\_\_\_\_\_. **Medida provisória nº 1.039, de 18 de março de 2021**. Institui o Auxílio Emergencial 2021 para o enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 18mar. 2021a. Disponível em: <https://www.in.gov.br/>. Acesso em 2 de maio. 2022.

\_\_\_\_\_. **Companhia Brasileira de Trens Urbanos**. CBTU. Brasília, DF: CBTU, 2018. Disponível em: <https://www.cbtu.gov.br/index.php/pt/recife/244>. Acesso em 06 de jun. 2022.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio. **O ESTATUTO DA CIDADE E A HABITAT III**: um balanço de quinze anos de política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana. Brasília: Ipea, 2016. P.345 - 361.

CEM FLORES. **Cem flores**. [S. L] Cem Flores, 2020. Disponível em: <https://cemflores.org/2020/12/04/a-conjuntura-internacional-ao-final-de-2020-crise-pandemia-e-resistencia/>. Acesso em 10 de abr. 2022.

COSTA, Iris. Cesta básica aumenta em 2,21% no Recife. **Diário de Pernambuco**, Pernambuco, 2021, 7 mai. 2021. Disponível em:

<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/economia/2021/05/cesta-basica-aumenta-em-2-21-no-recife-em-abril.html>. Acesso em: 10 abr. 2022.

DANTAS, Rafael. 55% dos recifenses considera a mobilidade urbana ruim ou péssima.

**Datafolha**, Pernambuco, 23 nov. 2020. Disponível em:

<https://revista.algomas.com/datafolha-55-dos-recifenses-considera-mobilidade-urbana-ruim-ou-pessima/>. Acesso em 21 mar. 2022.

FGV . **Fundação Getúlio Vargas**. Pandemia acentua pobreza e é tema de debate na FGV. RioDe Janeiro: FGV, 2021. Disponível em:

<https://portal.fgv.br/noticias/pandemia-acentua-pobreza-e-e-tema-debate-fgv>. Acesso em: 2set. 2021.

GRANDE RECIFE CONSÓRCIO. **Webdone: BRT- VIA LIVRE**. Página inicial. Disponível em:

<https://grande-recife-consorcio-de-transportes-virtual0.webnode.page/brt-via-livre/#:~:text=O%20Corredor%20Via%20Livre%20Norte,Corredor%20opere%20com%2028%20esta%C3%A7%C3%B5es>. Acesso em 23de mar. 2022.

IBGE. **Desemprego, 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>  
Acesso em: 24 mai. 2022.

LACERDA, Norma; COSTA, Fernanda. Opinião: Recife coloca em risco o futuro das áreas protegidas. **CartaCapital**, São Paulo, 13 mar. 2021. Disponível em:

<https://www.cartacapital.com.br/blogs/br-cidades/opiniao-recife-coloca-em-risco-o-futuro-das-areas-protegidas/> . Acesso em: 6 mai. 2022.

LIMA, R. M. C. de. **A cidade autoconstruída**. 2005. Tese (Doutorado) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2005.

MENEZES, José Luiz Mota. **Mobilidade urbana no Recife e seus arredores**. 1 ed. Recife: CEPE, v. 1, 2015.

MORAES, Katarina. Após pressão contra superlotação, o governo de Pernambuco amplia frota de ônibus no grande recife. **Jornal do Comercio**, Pernambuco, 26 jan. 2021.

Disponível em:

<https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/01/12022709-apos-pressao-contrasuperlotação--governo-de-pernambuco-amplia-frota-de-onibus-no-grande-recife.html>. Acesso em 20 de mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Grandioso projeto de Navegabilidade do Rio Capibaribe, no Recife, afunda em promessas, investigações e prejuízos. **Jornal do Comercio**, Pernambuco, 04 mai. 2021.

Disponível em:

<https://jc.ne10.uol.com.br/pernambuco/2021/05/12119926-grandioso-projeto-de-navegabilidade-do-rio-capibaribe-no-recife-afunda-em-promessas-investigacoes-e-prejuizos.html>. Acesso em: 06 mai. 2022.

ORRICO, F; OLIVEIRA, M. A mobilidade urbana e ações de combate à Covid-19. **Nota Técnica**. Rio de Janeiro: Coppe – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2020.

GRANDE Recife tem redução de 47% na frota de ônibus nas ruas por causa do coronavírus. **G1**

**PE**, Pernambuco, ano 2020, 3 abr. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/04/03/grande-recife-tem-reducao-de-47percent-na-frota-de-onibus-nas-ruas-por-causa-do-coronavirus.ghtml>. Acesso em: 20 mai. 2022.

PORTELA, Laércio. Estudo expõe gargalos de lotação e falta de proteção contra covid-19 nos ônibus do Grande Recife. **Marco zero**, Recife, 13 mar. 2021. Disponível em: <https://marcozero.org/estudo-expoe-gargalos-de-lotacao-e-falta-de-protacao-a-covid-19-nos-onibus-do-grande-recife/>. Acesso em 10 de abr. 2022.

RECIFE (PE). **Lei Municipal 16.176/1996**. Dispõe sobre a produção e organização do espaço urbano do Município do Recife, tendo como princípio fundamental à função social da propriedade urbana, obedecerão às diretrizes estabelecidas na Lei Orgânica do Município do Recife - LOMR, no Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife - PDCR, no Plano Setorial de Uso e Ocupação do Solo - PSUOS e às normas contidas nesta Lei. Recife: Prefeitura Municipal de Recife, 1996. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-de-zoneamento-uso-e-ocupacao-do-solo-recife-pe>. Acesso em: 06 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. **Jayme Asfora critica projeto que permite lotes maiores em ZEIS**. Recife. Disponível em:

<https://www.recife.pe.leg.br/comunicacao/noticias/2020/12/jayme-asfora-critica-projeto-que-permite-lotes-maiores-em-zeis>. Acesso em 23 de mar. 2022.

SANTOS, Ananda. Com redução do auxílio emergencial, Brasil terá 61 milhões de pessoas na pobreza. **Estudo USP**. Contábeis, 22 abr. 2021. Disponível em: <https://www.contabeis.com.br>. Acesso em 2 de mai. 2022.

SILVA, C; MELLO, S. Recife, Veneza brasileira: repensando a mobilidade a partir dos seus rios. **Open Edition**, Pernambuco, v. 34, p. 1-27, 30 jun. 2017. Disponível em: <https://journals.openedition.org/cidades/pdf/455>. Acesso em: 02 mai. 2022.

SOARES, Roberta. Aumento das passagens de ônibus no Grande Recife: como esperado, reajuste de quase 10% é aprovado. Veja novos valores. **Jornal do Comercio**, Pernambuco, 11 fev. 2022. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2022/02/14945517-aumento-das-passagens-de-onibus-no-grande-recife-como-esperado-reajuste-de-quase-10-e-aprovado-veja-novos-valores.html>. Acesso em: 24 mar. 2022.

\_\_\_\_\_. Começa a nova gestão privada dos terminais integrados de ônibus e das estações de BRT do Grande Recife. **Jornal do Comercio**, Pernambuco, 13 dez. 2021. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2021/12/14920737-comeca-a-nova-gestao-privada-dos-terminais-integrados-de-onibus-e-das-estacoes-de-brt-do-grande-recife.html>. Acesso em: 4 abr. 2022.

SOBREIRA, V. Renda mensal média de 40% dos moradores do grande Recife é de R\$104. **Brasil de fato**, Pernambuco, 18 abr. 2022. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2022/04/18/renda-mensal-media-de-40-dos-moradores-do-grande-recife-e-de-r-104>. Acesso em: 28 abr. 2022.

TRAFFIC INDEX RANKING. **Plataforma tomtom**. Amsterdã, HL: TOMTOM TRAFFIC INDEX,c:2021. Disponível em: [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/ranking/?country=BR](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/?country=BR). Acesso em 21 de mar. 2022.

TRANSPORTE público por ônibus 2 anos de impactos da pandemia de covid-19. **NTU**, 2022.  
Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637843145043004290.pdf>.  
Acesso em: 08 mai. 2022.

VIGISAN - Insegurança alimentar e Covid-19 no Brasil. **Olhe para a fome**. Rio de Janeiro, RJ:  
VIGISAN, c2021. Disponível em:  
[http://olheparaafome.com.br/VIGISAN\\_Inseguranca\\_alimentar.pdf](http://olheparaafome.com.br/VIGISAN_Inseguranca_alimentar.pdf). Acesso em: 24 mar.  
2022.