

**MOBILIDADE NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE: Uma  
análise da relação capitalista e a carência de alternativas para o  
deslocamento coletivo**

Douglas Wilson Silva Santana<sup>1</sup>

Filiação institucional: Universidade Federal de Pernambuco

E-mail: Douglas.wilson@ufpe.br

Lucas Santos Leal de Albuquerque<sup>2</sup>

Filiação institucional: Universidade Federal de Pernambuco

E-mail: Lucassantosleal31@gmail.com

Lucas Ribeiro da Silva<sup>3</sup>

Filiação institucional: Universidade Federal de Pernambuco

E-mail: Ribeiro.silva@ufpe.br

**RESUMO**

No período em que há intensa urbanização e metropolização, o pensamento sobre a cidade do futuro é emergente e a mobilidade urbana é chave fundamental para se trilhar qualquer ideal de cidade. O objetivo do artigo é analisar de que maneiras a dinâmica capitalista e neoliberal interferem nas ações e políticas de mobilidade na Região Metropolitana do Recife-PE. Dessa forma, foram utilizados dados de deslocamento pendular do ano de 2018 para a RMR, os quais resultaram em um mapa de fluxos, além de realizar uma revisão bibliográfica e histórica da questão cidade-capital, segunda metade do século XX no Brasil, complementado por notícias e outras informações relativas à mobilidade da RMR. Portanto, se reforça a necessidade da vigilância das ações políticas praticadas uma vez que sua política de mobilidade está defasada, além de ser influenciada por outros interesses que infelizmente não é o do bem coletivo comum.

Palavras-chave: Cidade; Deslocamento; Política;

GT – 10: Mobilidade, migração e espaço urbano

---

<sup>1</sup> Mestrando em Geografia pelo PPGEO/UFPE, orientado pela Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. Ana Cristina Fernandes.

<sup>2</sup> Mestrando em Ciência Política pelo PPGCP/UFPE.

<sup>3</sup> Doutorando em Geografia pelo PPGEO/UFPE.

## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem sido um tema bastante debatido nos últimos anos, pois além dos problemas já conhecidos, enfrentados nas grandes cidades, elenca-se no contexto em que se pensam em *smart cities*, alternativas de transportes rápidos e sustentáveis. Então, ao passo que se pensa inovação para o deslocamento, como carros particulares sem motoristas, por que não buscar maneiras de minimizar o tempo da jornada diária nos transportes coletivos uma vez que são mais relevantes pela necessidade da grande massa populacional que a usufrui? Pois bem, a questão da cidade inteligente foi apenas um exemplo breve e que não será o foco do trabalho, mas a citação se deu pela infeliz importância de frivolidades que são dadas em seu redor, de modo que buscam quinquilharias tecnológicas a fim de conquistar os olhares pela estética moderna, mas que peca pela ausência de um objetivo coletivo eficaz.

Nas grandes cidades brasileiras, a problemática da mobilidade parece estar intrínseca em seu DNA, seja pelos engarrafamentos, ruas esburacadas, ou mesmo pelo encarecimento das passagens e má qualidade dos transportes coletivos disponíveis. De acordo com a pesquisa anual *Traffic Index*, que realiza um ranking dos piores trânsitos do mundo, a partir de 416 cidades de 57 países, 9 cidades do Brasil entraram para a lista, são elas: Recife-PE (24°) Rio De janeiro-RJ (40°), Fortaleza-CE (48°), Salvador-BA (51°) São Paulo-SP (59°), Belo Horizonte-MG (74°), Porto Alegre-RS (119°), Curitiba-PR (186°) e Brasília-DF (304°). Recife-PE, dentre as cidades brasileiras, foi considerada com o pior índice de trânsito nos anos de 2019 e 2020.

Pois bem, devido ao rápido crescimento econômico num curto espaço de tempo, com fissuras no acompanhamento de políticas de ordenamento territorial, várias cidades apresentam, sobretudo atualmente, problemas, como, inchaço urbano, grandes níveis de desigualdade social, deterioração das condições de vida nos quesitos de habitação, saúde, mobilidade, dentre outros (SOUZA, 2005). Levantamos outra questão, será que esses efeitos são aleatórios, fruto apenas de um crescimento acelerado, do qual possa ter impossibilitado o pleno desenvolvimento territorial e de mobilidade, ou, de fato, responde a determinada racionalidade?

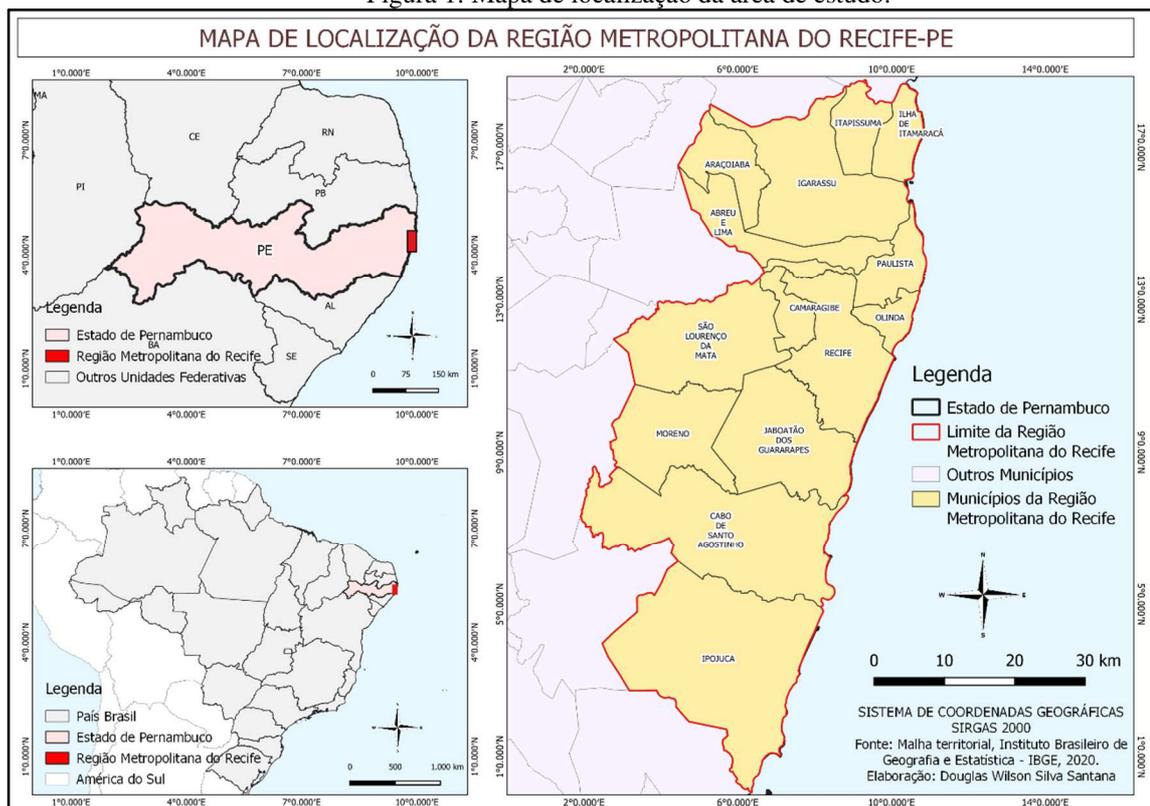
Metrópoles, assim como são consideradas essas cidades citadas, possuem no seu quadro um forte núcleo de bens e serviços, responsável por conglomerar diversos setores econômicos e grande quantidade de pessoas, sendo todas acima, detentoras de mais de 1 milhão de habitantes. Num contexto como esse, onde a urbanização atingiu o patamar suficiente para se espalhar para municípios vizinhos e até mesmo formar suas regiões metropolitanas, são

necessárias o máximo de alternativas de transportes, especificamente o coletivo, para a população uma vez que necessitam se locomover para exercer suas devidas funções de trabalho, estudo, lazer, entre outros.

No entanto, infelizmente não é o que ocorre, segundo pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (G1, 2013), 57,7 dos brasileiros que não dispõem de veículo próprio, levam mais de uma hora para chegar em seu destino final, enquanto que 49,4% que possuem transporte individual levam até 30 minutos para se deslocar da casa até o trabalho.

Dessa forma, pelo exposto, pretende-se com este artigo investigar de que formas, a dinâmica de produção e reprodução global do capitalismo, impactam às políticas de mobilidade nas cidades dos países subdesenvolvidos, tratando-se nesse caso em específico, da Região Metropolitana do Recife-PE.

Figura 1: Mapa de localização da área de estudo.



Organização: Autor. Fonte: IBGE, 2020

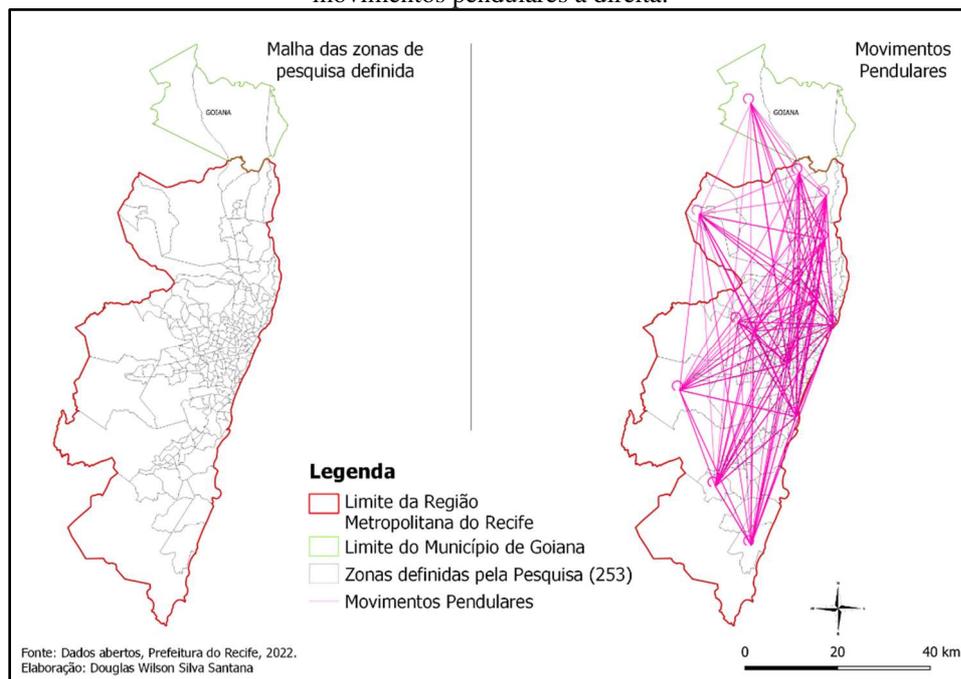
## METODOLOGIA

O método utilizado para investigação do objeto de estudo, foi o materialismo histórico dialético, trazendo a partir de bibliografias, notícias e dados, além do conhecimento empírico, informações a fim de complementar os argumentos aqui levantados.

Após buscar bibliografias relacionadas ao sistema capitalista e mobilidade urbana, se traçou uma estratégia de coleta e análise de dados para obtenção de informações mais expressivas. Assim, com a disponibilização dos dados pelo Instituto da Cidade Pelópidas Silveira - ICPS, Prefeitura do Recife e IBGE, em formato de tabelas, shapes e GeoJason, utilizou-se do Qgis 2.18 e 3.16 para construção do mapa de localização e movimento pendular da Região Metropolitana do Recife.

A base de dados do ICPS foi a partir do estudo Origem-Destino realizado em 2018, a qual se dividiu a RMR em 253 zonas para coleta desses dados, resultando em 14399 linhas com informações completas, ou seja, 14399 movimentos pendulares (figura 2). Dessa maneira, discutiu-se brevemente nos primeiros tópicos as transformações do espaço geográfico ao longo do tempo pelo modelo de acumulação. Posteriormente, apresentou de maneira geral, a dinâmica do Brasil no final do século XX e, por fim foi argumentado a partir das ideias e informações produzidas, a problemática da mobilidade urbana na RMR.

Figura 2: Mapas da divisão em zonas da pesquisa do ICPS à esquerda e o mesmo mapa, agora com os movimentos pendulares à direita.



Organizado pelo autor. Fonte: ICPS, 2018

## BREVE CONTEXTO DA RELAÇÃO CIDADE-CAPITAL

Na fase ainda pré-capitalista, a cidade já demonstrava sinais do seu potencial de aglutinação diversa, seja do poder político, econômico, social ou religioso. Com a revolução

industrial, o mundo e sociedade passariam nos próximos séculos por transformações significativas em seu modo de vida, a produção de bens e serviços, na agricultura, meios de comunicação à distância, dentre outros propulsores tecnológicos. Tais mudanças, implicaram, também, na elevação da população nos centros urbanos, crescimento demográfico como um todo, devido à redução da mortalidade infantil e aumento da longevidade, o que retrata a melhoria das condições de vida e sanitária (PIRES et al, 2018).

Na medida que há o avanço da comunicação e transporte, o tempo tende a ser comprimido, isto pois, quando construída uma ferrovia ou rodovia, o deslocamento que se dava por dias através de cavalos ou mesmo a pé, reduziu-se a horas, tendo nesse momento alcançado um importante avanço no nível de informação. Tais mudanças, mudam o limiar de relacionamento entre os espaços, principalmente entre o campo e a cidade, sendo este progresso instrumento fundamental para reprodução do capitalismo.

No começo do século XX, o modelo de produção idealizado por Henry Ford seria mais um fator condicionante à vida urbana. Isso, pois fábricas de todos os lugares adaptaram este modelo, ou mesmo copiaram, dando continuidade a forma de confecção e consumo em massa. A partir deste período, o núcleo urbano, começou a receber ainda mais atenção, além de ser geralmente o ponto em que convergiam os interesses, a sua localização era de extrema importância para o escoamento da produção.

A disposição da cidade apresentar uma centralidade, seja pela proximidade de uma indústria, de recursos naturais, ou até mesmo, possuir uma localização que reduza os custos de transporte, como teorizou Von Thunen (1826), Weber (1909), Losch (1957) e Isard (1956), está associada com necessidade de circulação de bens e serviço, principalmente após a mudança para o modelo flexível de acumulação, da qual o sistema demanda para sua produção e reprodução do capital e do espaço.

As condições fundantes da organização espacial estão associadas às contradições e transformações que seguem determinadas lógicas de distribuição de objetos na superfície terrestre (CORRÊA, 2003), lógicas que adiante será levantada como essencial para alocação do capital (HARVEY, 2013).

Ondas de especulação na criação de novas configurações espaciais são tão vitais para a sobrevivência do capitalismo quanto outras formas de especulação [...] A criação de configurações espaciais e da circulação do capital no ambiente construído é, podemos concluir, com segurança,

um momento extremamente ativo nos processos gerais da formação e resolução da crise (HARVEY, 2013 p. 576).

É entendido pelo processo global da lógica do capital que em detrimento de uma desvalorização de certa porção da superfície, há outra em valorização pela necessidade do capital se mover na busca da acumulação. Logo, tem-se as mutações das configurações espaciais a partir dos saltos incessantes do capital conjuntamente a força de trabalho, com atribuições de mobilidade distintas (HARVEY, 2013).

Ainda nesta linha, tais saltos resultam em especulação desordenada e apropriação desmedida que por mais danosa à força de trabalho e território gera-se estímulo conturbado na concepção de novas organizações espaciais (HARVEY, 2013). Dessa maneira, se ressalta a unicidade de cada lugar, apesar de conceber e se inserir em uma cadeia de produção globalizada, a sua mundialização resulta em algo singular, próprio e específico de suas condições e recursos (SANTOS, 1988).

## **DINÂMICA DO BRASIL NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XX**

Não diferente, no Brasil, as grandes cidades ainda hoje são aquelas que, no início de sua ocupação, apresentaram potencial de localização para alocação de capital. Entre as décadas de 1950 e 1980, pelo fortalecimento do setor industrial iniciado na década de 1920, a população que antes era predominantemente rural, passaria a habitar as cidades. Também, pelo supracitado acima, o Brasil alcançaria ainda que tardiamente, em relação aos países ditos desenvolvidos, a melhoria no bem estar social, que culminou num amplo processo de urbanização e aumento populacional, associados aos pesados investimentos estatais nos planos de desenvolvimento econômico.

Até um pouco antes da década de 1990, o Estado Brasileiro era o principal motor de desenvolvimento, com grandes obras de infraestrutura e indústrias estatais nos mais diversos setores. Após o Consenso de Washington, para todos os países que o adotaram, o papel do Estado foi reformulado, passaria agora a ser mais um viabilizador dos recursos estrangeiros em seu território a fim de estabelecer políticas nacionais homogêneas (ALMEIDA, 2010).

Ou seja, o Governo Brasileiro que nesse período enfrentava hiperinflação, iria buscar formas de atrair o capital externo, a partir de incentivos, benefícios fiscais e sobretudo, privatizações com a intenção de se assemelhar a lógica global de acumulação e negociar suas dívidas. O último caso, é o mais característico do modelo neoliberal que suplanta os interesses

das corporações no aparelho estatal, exigindo maior liberdade comercial, com redução de impostos, além de redefinir as prioridades para políticas sociais (PORTO, 2009). Assim,

o Brasil foi o último dos países latino-americanos, já no começo da década de 1990, a entrar nesse circuito de submissão às políticas de liberalização financeira e comercial e de desregulamentação cambial com o objetivo de atrair recursos externos, a qualquer custo, inserindo-se de forma subordinada no novo quadro financeiro mundial (TAVARES & MELIN, 1998, p. 51).

Dessa forma, tais transformações impactam diretamente a maneira de se estabelecer e executar os planos de desenvolvimento e política pública. Logo, percebe-se, um modelo de planejamento para as cidades dos países ditos subdesenvolvidos, que geralmente são construídos a partir de políticas setoriais baseadas numa lógica da divisão internacional do trabalho.

Por isso, comumente, é visto para além do exemplo que vamos apresentar mais para frente, a relação entre centro-periferia na cidade, consequente de uma conurbação caótica (ou ordenada, a depender para quem serve), onde grande parte da população que possui renda mais baixa, é obrigada a se instalar em áreas cada vez mais distantes do seu trabalho/estudo. Assim, com essa expansão da malha urbana, surgiu boa parte das regiões metropolitanas do Brasil, com suas particularidades e semelhanças tensionadas entre as necessidades do território e os objetivos do capital externo. No próximo tópico será dado enfoque a Região Metropolitana do Recife, com a intenção de apresentar dados e argumentos que complementam as ideias até aqui expostas, principalmente no que corresponde à mobilidade.

### **REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE: Problemas urbanos e mobilidade**

A região metropolitana do Recife (RMR), frequentemente chamada de Grande Recife, é uma esfera político-administrativa, geoeconômica, social, cultural e atualmente agrupada por 14 municípios, com um PIB de 114,6 bilhões e cerca de 4 milhões de habitantes, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, em 2019 (Figura 3).

Figura 3: Quadro da população e PIB das regiões metropolitanas do Brasil em 2019.

Região Metropolitana	Estado	População (2019)	Produto Interno Bruto (PIB) em 2019
São Paulo	São Paulo	21 734 682	R\$ 1,140 trilhão
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	12 763 459	R\$ 503,827 bilhões
Belo Horizonte	Minas Gerais	5 961 895	R\$ 203,908 bilhões
Porto Alegre	Rio Grande do Sul	4 340 733	R\$ 180,402 bilhões
Fortaleza	Ceará	4 106 245	R\$ 93,130 bilhões
Recife	Pernambuco	4 079 575	R\$ 114,660 bilhões
Salvador	Bahia	3 929 209	R\$ 118,217 bilhões
Curitiba	Paraná	3 654 960	R\$ 156,042 bilhões
Campinas	São Paulo	3 264 915	R\$ 194,669 bilhões

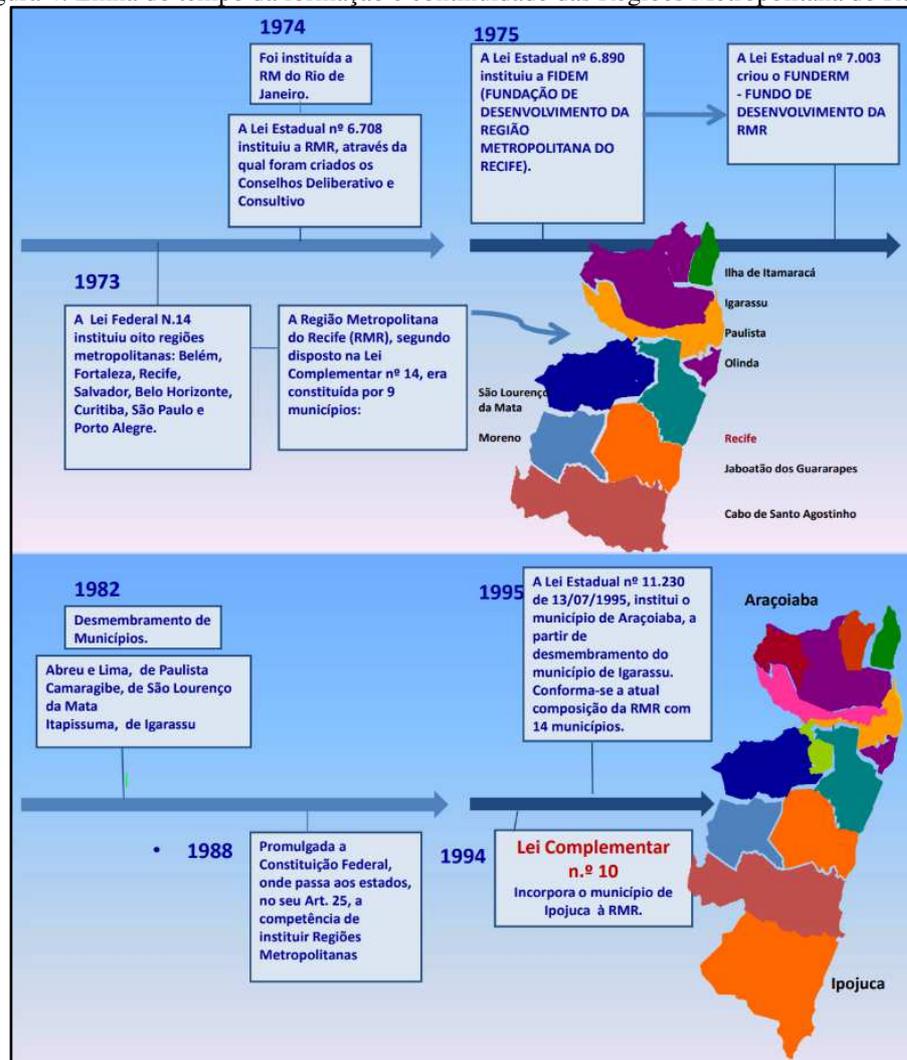
Fonte: IBGE, 2019. Organizado pelo autor.

A instituição da RMR, assim como as outras sete regiões metropolitanas, se deu a partir da lei complementar nº 14 de 8 de junho de 1973, inicialmente com 9 municípios. Assim, se efetivou um conselho deliberativo, a fim de que houvesse a gestão das ações, sendo sua competência a elaboração de plano de desenvolvimento e execução dos serviços comuns. Segundo o Art. 5º da Lei, julga-se, alguns dos seguintes serviços comuns aos municípios da Região (BRASIL, 1973):

- I - Planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;
- II - Saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;
- III - uso do solo metropolitano;
- IV - Transportes e sistema viário,
- V - Produção e distribuição de gás combustível canalizado;
- VI - Aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;

Ainda, dispõe em seu sexto artigo que os municípios que participarem da execução do planejamento integrado, terão prioridade na angariação de recursos federais e estaduais. Posteriormente, na constituição federal de 1988, é disposto a competência para os Estados de constituírem suas próprias Regiões Metropolitanas, e até 1995 a RMR passaria por mudanças devido desmembramento de alguns municípios (Figura 4), chegando até compor recentemente 15 municípios, porém em 2020, o IBGE atualizou a lista dos componentes como 14, desconsiderando Goiana-PE como membro, retornando assim, a composição anterior de 1995 (Figura 5).

Figura 4: Linha do tempo da formação e continuidade das Regiões Metropolitana do Recife.



Fonte: PINTO (2012)

Há 49 anos, por lei, já era de incumbência o planejamento e gestão de transportes e sistema viário nas RMs, com tanto tempo de antecedência e sinais da formação da metrópole que é Recife atualmente, é instigante se questionar, o que pode ter acontecido em quase cinquenta anos para a cidade ter problemas tão graves de mobilidade e ainda ser considerada duas vezes seguidas como o pior trânsito do Brasil.

Por mais que a pesquisa (*Traffic Index*) tenha destacado a cidade e não a Região Metropolitana como um todo, entende-se que o trânsito corrente na cidade é consequência da circulação de bens e serviços, também, dos municípios da sua RM.

Figura 5: Os 14 Municípios membros da Região Metropolitana do Recife-PE desde 2018.

Município	PIB 2019 (Bilhões)	População em 2019
Abreu e Lima (PE)	1.775.522	100.698
Araçoiaba (PE)	149.605	20.936
Cabo de Santo Agostinho (PE)	9.922.739	210.796
Camaragibe (PE)	2.132.949	159.945
Igarassu (PE)	2.658.698	119.690
Ipojuca (PE)	12.718.762	99.101
Ilha de Itamaracá (PE)	254.173	27.076
Itapissuma (PE)	1.849.065	27.144
Jaboatão dos Guararapes (PE)	13.870.739	711.330
Moreno (PE)	695.217	63.792
Olinda (PE)	5.774.907	393.734
Paulista (PE)	4.539.275	336.919
Recife (PE)	54.691.223	1.661.017

Organizado pelo autor. Fonte: IBGE, 2019.

Após preocupado com o poder ao estado de elaborar os parâmetros para composição de suas RMs, em janeiro de 2018, pela Lei Complementar N°382, além de revogar a Lei Complementar de 1994 (PERNAMBUCO, 2018), destaca uma série de disposições para o sistema gestor metropolitano e membros da região metropolitana, dentre elas destaca-se o art. 3° sobre as condições da ampliação da RMR que estão pautadas nos requisitos:

- I - Evidência ou tendência de conurbação;
- II - Necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; e
- III - Existência de relação de integração funcional de natureza socioeconômica, socioambiental ou de serviços.

Logo, entende-se que é imputado a necessidade de uma rede contígua de conurbação, além da convergência de interesses comuns dos membros, sobre a relação de integração e funcionalidade, Ferrão (2000) coloca:

O desenvolvimento de relações de proximidade mutuamente benéficas e de natureza sinérgica pressupõe a capacidade de conciliar uma articulação territorial (coesão) e uma articulação funcional (integração) entre centros urbanos e áreas rurais envolventes.

A rede é um importante elemento de vínculo para desenvolvimento das cidades e espaços no geral, pois permitem através da comunicação e deslocamento, a troca de informações no que tange a lógica global de produção. No entanto, apesar de poder existir os mesmos objetivos, não significa necessariamente estar em alinhamento com as necessidades do território,

[...] a característica mais importante das redes é seu efeito concomitantemente territorializador e desterritorializador, o que faz com que os fluxos que por elas circulam tenham um efeito que pode ser ora de sustentação, mais 'interno' ou construtor de territórios, ora de desestruturação, mais 'externo' ou desarticulador de territórios (HAESBAERT, 2004, p. 294).

No entendimento, de que o crescimento econômico da RMR corresponde a interesses do setor privado, os fluxos podem desarticular os territórios na medida que não representam, em sua totalidade, as necessidades da população, mas sim o lucro de determinadas corporações. A especulação imobiliária, é uma das maiores problemáticas enfrentadas para a construção de um espaço urbano condizente com o ideal de bem estar social (SOUZA, 2005).

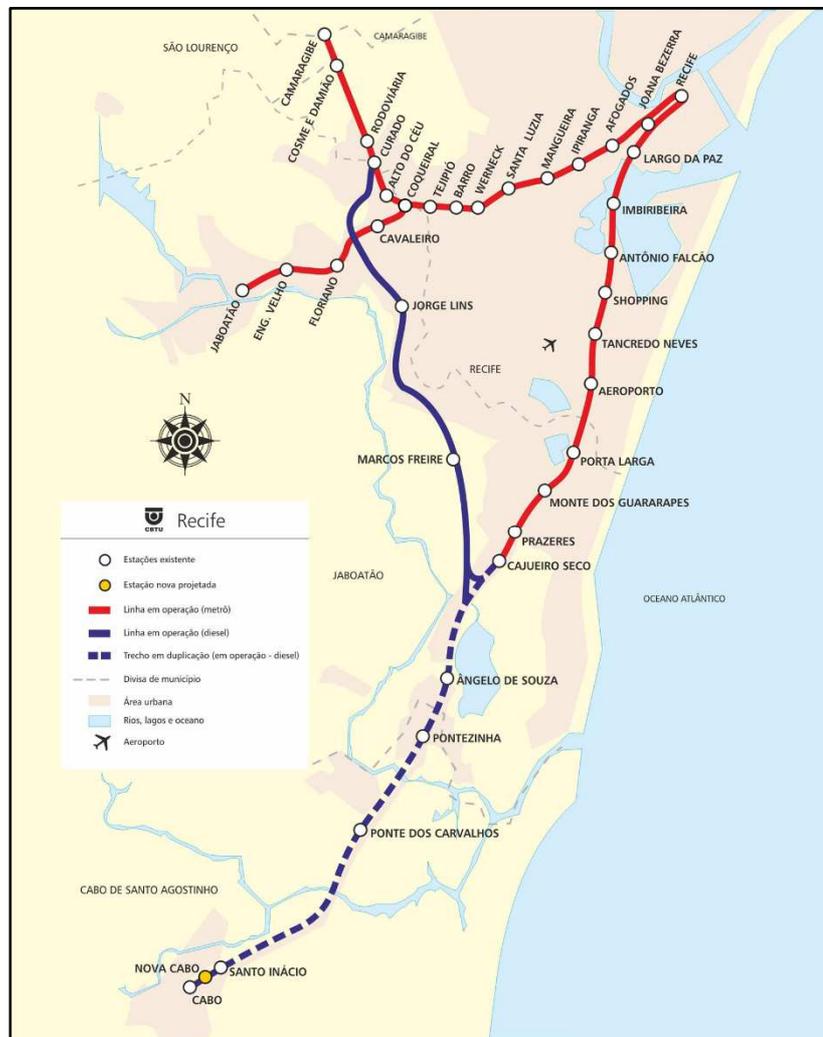
Algumas das consequências da especulação imobiliária é a expropriação de comunidades que estão localizadas em zonas de interesse para construção de edifícios ou obras de infraestrutura. O governo age com o poder jurídico de retirar as pessoas daquela área e as empreiteiras tomam conta a partir dali, aumentando o valor do metro quadrado, iniciando-se o processo de gentrificação e fragmentando o espaço urbano. Quando se é praticada uma política pública de habitação, - que normalmente não é, são simplesmente retiradas -, como foi o Minha Casa Minha Vida (MCMV), os Edifícios para habitação popular, são construídos, geralmente, muito distantes de onde as pessoas foram retiradas e quase sempre se encontram nas periferias da Região Metropolitana da Cidade devido ao baixo custo fundiário (COSTA, 2019).

Apesar de terem sido deslocadas dos seus territórios, muitos ainda permanecem com suas funções onde antes habitavam, ou seja, o indivíduo, no caso, essa massa de pessoas terá que se locomover de uma distância muito maior do que antes, com meios de transportes precários, aumentando assim sua jornada diária de viagem.

No Brasil, a deformação que é a exagerada prioridade dada ao transporte particular e ao transporte sobre rodas movido a derivados de petróleo em geral, em detrimento do transporte sobre trilhos, não esconde, a despeito das tentativas de pintá-la como eficiente, pelo fato de que permite uma flexibilidade muito maior, que ela traz enormes custos para a cidade como um todo. A expansão urbana, em vez de acompanhar eixos bem definidos, que são aqueles determinados pelos corredores ferroviários, avança em todas as direções como uma mancha de óleo, embora, ao mesmo tempo, avance aos "saltos", devido à presença dos "vazios urbanos" a serem debitados na conta da especulação imobiliária. (SOUZA, 2005, p. 86.)

A malha rodoviária da RMR é demasiadamente superior à ferroviária, para se ter uma ideia, dos 14 municípios membros, apenas 4 possuem estação para passagem do metrô (de superfície), como mostra a figura 6. Com o auxílio dos dados do Instituto da Cidade Pelópidas Silveira, foi elaborado um mapa com o movimento pendular dentre os municípios da Região Metropolitana do Recife a fim de expressar visualmente esses deslocamentos por meio de ônibus (figura 7). Também, foi visto que os municípios que apresentaram maior quantidade no que diz respeito ao citado acima, são as cidades de ocupação mais antiga e de maior população, são Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista e Recife (figura 8 e 9).

Figura 6: Mapa da malha ferroviária da Região Metropolitana do Recife

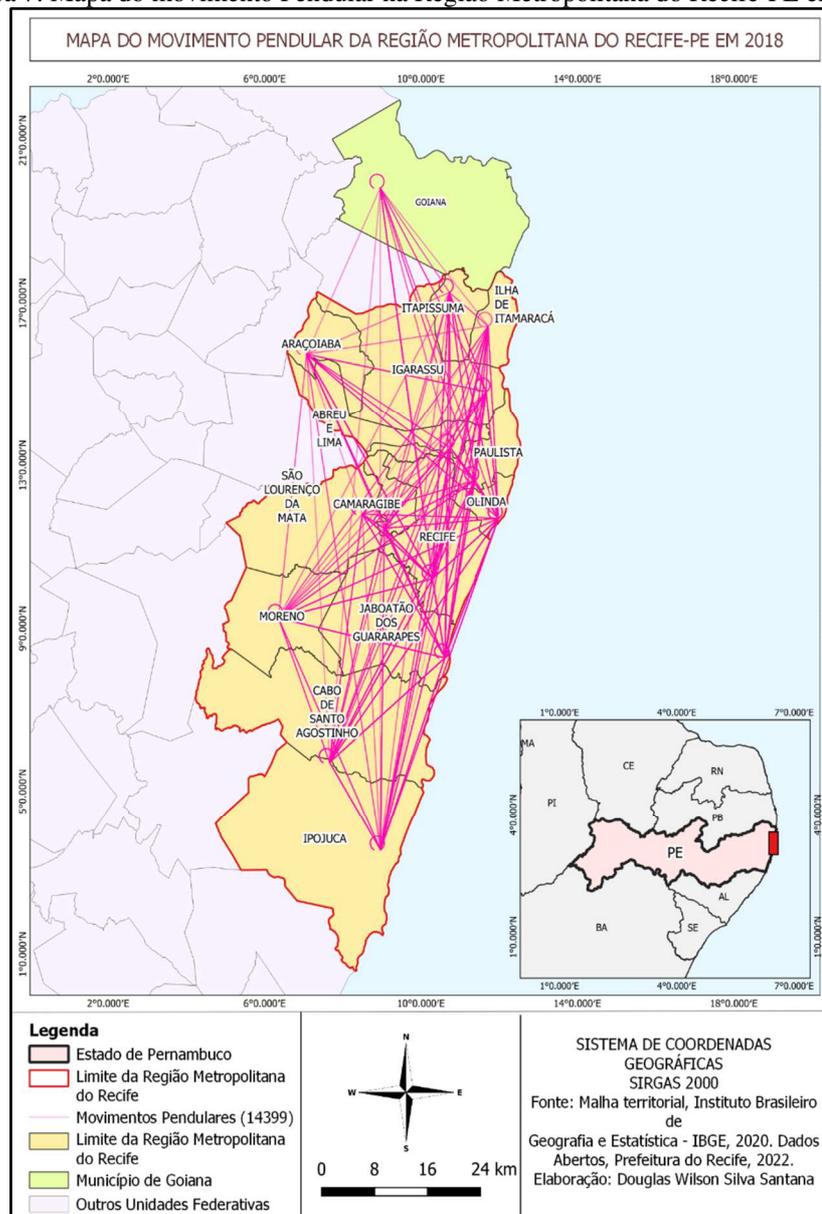


Fonte: Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU (2022).

Ao analisar, Olinda-PE e Paulista-PE, localizados na porção norte da RMR, são apenas alguns dos 10 municípios prejudicados sem alternativas de transporte coletivo, e são, após

Jaboatão dos Guararapes, as cidades com mais movimentos pendulares total dos 14399 observados na pesquisa. Para deslocamentos curtos, a bicicleta cai como uma luva, sendo uma ótima opção para as cidades litorâneas, com o relevo predominantemente aplainado, porém a política para ciclovias não chega nem a ser mínima. A avenida caxangá, consideradas uma das mais extensas em linha reta do país, situada na capital Recife-PE, tem um nível considerável de acidentes, sendo 49 registrados em apenas 5 anos, de 2016 a 2020 (JC, 2021)

Figura 7: Mapa do movimento Pendular na Região Metropolitana do Recife-PE em 2018

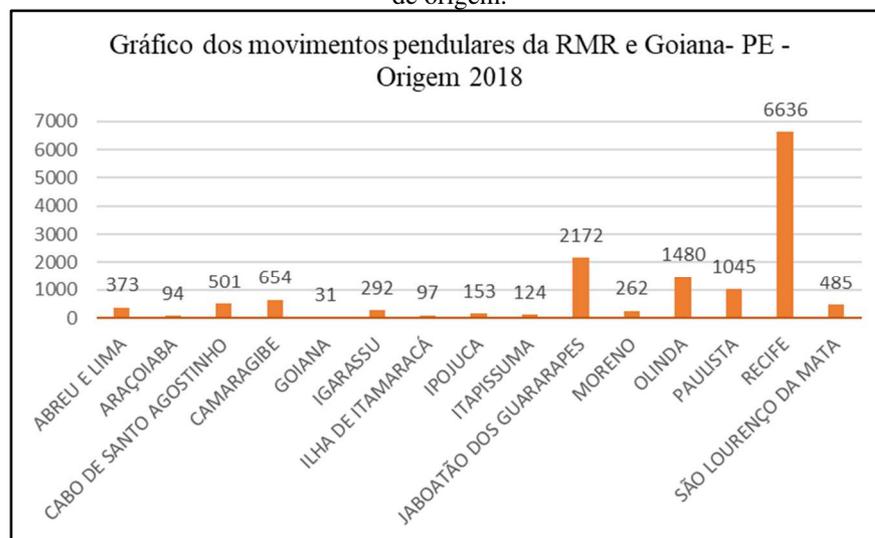


Organizado pelo autor. Fonte: Instituto das Cidades Pelópidas Silveira, 2018.

Recife-PE apresentou o maior número de movimentos pendulares, tanto no que se refere à origem quanto ao destino, ou seja, uma quantidade de pessoas muito grande não chega a cruzar o limite do município. De maneira geral, pelo supracitado acima sobre as condições propícias à bicicleta pelo relevo, quantas viagens das 9819 poderiam ser reduzidas com a opção mais sustentável e mais rápida, caso houvesse ciclofaixas permitindo uma maior segurança ao condutor? Pois é, tais alternativas, financeiramente e socialmente viáveis, poderiam melhorar bastante o trânsito da cidade e diminuir a lotação dos ônibus, além do tempo de viagem.

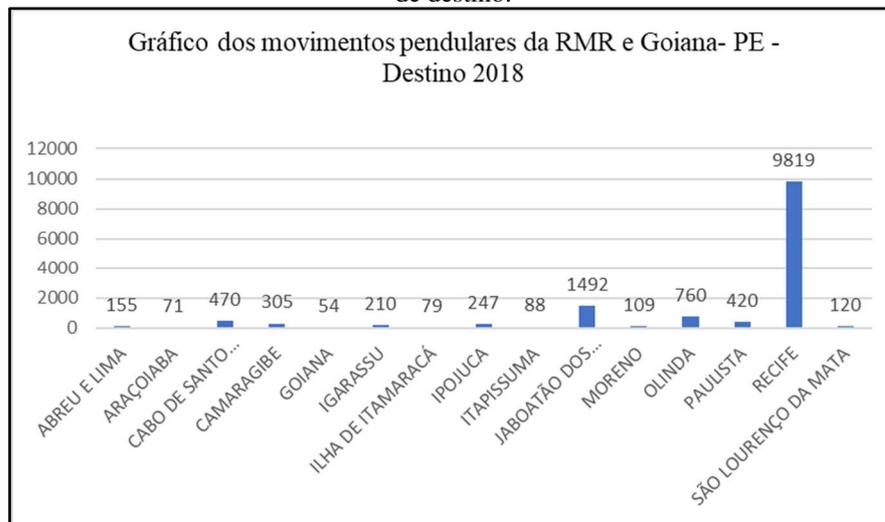
No entanto não ocorre, com a falta de alternativas para se locomover, resta o ônibus e na medida que grande parte da população de mais de 4 milhões de habitantes (IBGE, 2019) tem que se locomover em transporte coletivo e mesmo que haja algumas ínfimas vias livres de prioridade para esse tipo de transporte, fica inviável imaginar uma boa qualidade dos automóveis. Logo, o resultado é conhecido, muito tempo de espera nas paradas de ônibus, muito engarrafamento também, pois só a capital, ou seja, apenas 1 município dos 14 componentes da RMR, possui quase 400 mil veículos (IBGE, 2020).

Figura 8: Gráfico dos Movimentos Pendulares por município da RMR e Goiana-PE no que diz respeito ao lugar de origem.



Organizado pelo autor. Fonte: Instituto das Cidades Pelópidas Silveira, 2018.

Figura 9: Gráfico dos Movimentos Pendulares por município da RMR e Goiana-PE no que diz respeito ao lugar de destino.



Organizado pelo autor. Fonte: Instituto das Cidades Pelópidas Silveira, 2018.

A empresa responsável por praticamente gerir um cartel, pode-se assim dizer uma vez que não há competição entre as transportadoras, a Consórcio de Transportes Grande Recife com o apoio do Governo Estadual, são responsáveis por praticamente 8 anos seguidos de aumento de passagem. Para o ano de 2022, está previsto o aumento de quase 10% no preço do vale-transporte, em 2013, a passagem custava R\$ 2,15, hoje está R\$3,75 com previsão para R\$ 4,10 no anel A (mais utilizado).

Figura 10: Imagem comumente vista nos terminais e paradas de ônibus da RMR.



Fonte: Felipe Ribeiro (JC,2022).

Também, vale salientar que imagens como apresentada acima (JC, 2022b), tornaram-se ainda mais frequentes após o início da pandemia do COVID-19, pois boa parte das empresas reduziram sua frota no início da quarentena e após o término do isolamento social mais severo, não voltaram com o quantitativo total, impactando assim, no tempo de espera, nas lotações de cada veículo, além de vulnerabilizar os passageiros pela falta do distanciamento social demandado pelos órgãos de saúde.

Portanto, pelo exposto da argumentação na complementação dos dados, fica evidente a carência e seriedade de políticas públicas no quesito mobilidade urbana na Região Metropolitana do Recife para suprir, ou pelo menos tentar reduzir a insuficiência de transporte coletivo de qualidade.

#### CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ligação entre o sistema de produção capitalista para os elementos e fatores da Região Metropolitana do Recife parece ter um estreitamento em suas relações, e para se identificar, não é um trabalho fácil, é necessário investigar os processos a contrapelo a fim de enxergar as nuances e contradições no espaço geográfico. O exemplo da RMR aqui exposto, da urgência de alternativas para o transporte coletivo é apenas um quesito das inúmeras consequências negativas de ações políticas influenciadas pelo interesse privado.

Também, é importantíssimo ficar atento aos jogos e discursos realizados por esses atores, onde um requisita o aumento exorbitante da passagem baseado em suposto prejuízo, quando na verdade, no máximo, apenas diminuiu relativamente seu lucro; e o outro que seria o Governo, deturpado por falsos representantes fingindo defender os direitos da população negociam um valor pouca coisa menor do que o pedido, apenas para encenação, quando já se sabe que os valores já foram definidos em reuniões particulares secretas com direito a benefícios individuais em detrimento da necessidade da população.

Tanto no que diz respeito a especulação imobiliária quanto para a mobilidade urbana e suas possíveis alternativas, é importante nós que temos o trabalho de pesquisar e estudar a sociedade, buscar formas de divulgação de dados, análises para que possa se alcançar uma conscientização mínima da dinâmica recorrente nos espaços urbanos.

Apesar de parecer em alguns momentos que a sociedade se encontra impotente a determinadas políticas e ações praticadas pelo governo, devemos lembrar que por mais que não tão efetivas, possuímos leis que respaldam nossos direitos e deveres e devem ser usadas como instrumento para fiscalização do legislativo e de todas as esferas administrativas. O plano diretor, é uma incumbência de todos os atores, seja político, funcionário público, organização civil cabe a nós a luta por um espaço urbano mais fidedigno as nossas necessidades, direitos e vontades.

#### AGRADECIMENTOS

Agradeço a Fundação de Pesquisa e Amparo à Ciência – FACEPE, pelo fomento da bolsa de pesquisa para o curso de mestrado. Também, à Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Cristina Fernandes e colegas de aula que instigaram a formulação deste trabalho como avaliação para disciplina Análise Regional e Políticas Regionais do Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGeo/UFPE.

#### REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Monica Piccolo. **Reformas neoliberais no Brasil: A privatização nos governos Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso**. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal Fluminense. Niterói, 427p. 2010.
- BRASIL. Lei complementar nº 14 de 08 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Casa Civil: Subchefia para assuntos jurídicos, Brasília, ano 1973.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Editora Ática, 2003. 7a ed. Série Princípios.
- COSTA, Leonardo Barboza da. **A estrutura imobiliária da Região Metropolitana do Recife : a mercadoria habitação como promotora da fragmentação do urbano**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 273p. 2019.
- FERRAO, João. Relações entre mundo rural e mundo urbano: evolução histórica, situação actual e pistas para o futuro. *Sociologia, Problemas e Práticas*, Oeiras, n. 33, p. 45-54, set. 2000.

Disponível em <[http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0873-65292000000200003&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0873-65292000000200003&lng=pt&nrm=iso)>. acessos em 28 de fev. 2022.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

PERNAMBUCO. Lei complementar nº 382 de 09 de janeiro de 2018. Dispõe sobre a Região Metropolitana do Recife - RMR. Palácio das Princesas, Recife-PE, 9 de janeiro do ano de 2018.

PIRES, Mônica de Moura et al. **Economia urbana e regional: território, cidade e desenvolvimento**. Ilhéus, Bahia: Editus, 2019. 356 p.

PINTO, Luciano. **Detalhamento e Operacionalização do Sistema Gestor Metropolitano**. Fortaleza. CONDEPE/FIDEM. 6 dez. 2012. Apresentação em Power Point. 26 slides. color. XVII ENCONTRO NACIONAL DA ANIPES AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS URBANAS E REGIONAIS. Disponível em: <[https://bnb.gov.br/documents/88765/89729/7-avaliacao\\_politicas\\_publicas\\_urbanas\\_regionais.pdf/315463ac-3872-4430-a7d6-3cab671fe07e](https://bnb.gov.br/documents/88765/89729/7-avaliacao_politicas_publicas_urbanas_regionais.pdf/315463ac-3872-4430-a7d6-3cab671fe07e)>. Acesso em: 2 fev. 2022.

PORTO, Maria Célia da Silva. **ESTADO E NEOLIBERALISMO NO BRASIL CONTEMPORÂNEO: implicações para as políticas sociais**. Neoliberalismo e Lutas Sociais: Perspectivas para as políticas públicas. - IV Jornada Internacional de Políticas Públicas. São Luís-MA, 2009.

Quase 20% levam mais de uma hora para chegar ao trabalho, diz o Ipea. **G1**, Brasília, 24 de outubro de 2013. BRASIL. Disponível em: <<https://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/10/nas-grandes-cidades-186-levam-mais-de-1h-para-chegar-ao-trabalho.html>> Acesso em: 28 de jan. 2022.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia**. - 6. ed. 2. reimp - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SOARES, Roberta. Morte de ciclista expõe urgência de uma ciclovia na Avenida Caxangá, no Recife. **G1**, Recife, 04 de novembro de 2021. Mobilidade. Disponível em: <[Morte de ciclista](#)>

[expõe urgência de uma ciclovia na Avenida Caxangá, no Recife \(uol.com.br\)](#)> Acesso em: 03 de fev. 2022.

SOARES, Roberta. Morte de ciclista expõe urgência de uma ciclovia na Avenida Caxangá, no Recife. G1, Recife, 03 de Fevereiro de 2022. Mobilidade. Disponível em: <[Passagens de ônibus do Grande Recife vão subir quase 10% em 2022. É fato \(uol.com.br\)](#)> Acesso em 04 de Fev. 2022.

TAVARES, M<sup>a</sup> da C. & MELIN, L. Eduardo. **Mitos globais e fatos regionais**. In: FIORI, J. L., LOURENÇO, M. S. & NORONHA, J. C. (Orgs.) Globalização: o fato e o mito. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998. p. 41-54.