

**FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA DE SÃO PAULO**  
**FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO**  
**ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

Heitor Salvador de OLIVEIRA

**ESPAÇO URBANO E GESTÃO METROPOLITANA DE TRANSPORTE PÚBLICO:**  
**PERSPECTIVAS PARA A REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE**

São Paulo

2014

**FUNDAÇÃO ESCOLA DE SOCIOLOGIA E POLÍTICA DE SÃO PAULO**  
**FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO**  
**ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

Heitor Salvador de Oliveira

**ESPAÇO URBANO E GESTÃO METROPOLITANA DE TRANSPORTE PÚBLICO:  
PERSPECTIVAS PARA A REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE**

Trabalho de Conclusão de Curso da  
Escola de Sociologia e Política da  
Fundação Escola de Sociologia e  
Política de São Paulo para obtenção  
do título de especialista em Gestão e  
Políticas Públicas.

Tutora: Milena de Senne Ranzini

São Paulo, 2014

## **RESUMO**

Com 4 milhões de habitantes e uma grande área de influência, a Região Metropolitana do Recife é uma metrópole bastante dinâmica, sendo um centro de importante hierarquia para o Nordeste do Brasil. Os últimos investimentos em infraestruturas econômicas e nos polos industriais vem contribuindo para o desenvolvimento de dinâmicas territoriais distintas. Essas diferenciações no território são refletidas direta e diariamente nas dificuldades na mobilidade, devendo assim o transporte público ser pensado no âmbito da gestão metropolitana, compreendendo o território da metrópole como território vivido pela população, não apenas como limite político-administrativo.

Palavras Chaves: Transporte, Gestão e Metrópole.

## **ABSTRACT**

With an average population of 4,000,000 and a large influence area, the metropolitan area of Recife is a very dynamic metropolis and a center with a far important hierarchy to the brazilian northeast. Both the investments at economical infrastructure and the ones at industrial zones are contributing to the development of differents territorial dynamics. These territory differentiations are reflected daily and directly at the mobility difficulties, so the public transportation must be thought as an metropolitan management issue, knowing that the metropolis' territory is to be enjoyed by the people, and not to be known only as a political-administrative concept.

Keywords: Transportation, Management and Metropolis.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 01 – Região Metropolitana do Recife e projetos estratégicos .....	10
FIGURA 02 – Diagrama da Rede do SEI .....	13

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	6
1. METRÓPOLE RECIFE, ESPAÇO URBANO E TRANSPORTE .....	8
2. GESTÃO DO TRANSPORTE NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE.....	12
3. PERSPECTIVAS PARA MELHORIA DA GESTÃO METROPOLITANA DO TRANSPORTE.....	16
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	19
REFERÊNCIAS.....	21

## INTRODUÇÃO

Esta pesquisa se apreende uma análise da questão dos transportes públicos na Região Metropolitana do Recife (RMR), na tentativa de explicar a gestão pública dos serviços de transporte, apreendendo os motivos e as causas que levam à permanência de deficiências quanto à distribuição, ao uso e à qualidade do seu funcionamento e trazendo à discussão uma experiência de uma cidade centro de uma metrópole.

Segundo dados do Governo de Pernambuco, o Estado vive um momento econômico favorável, em especial pela reestruturação do setor industrial em torno do Complexo Industrial do Porto de Suape, que está localizado na porção sul da Região Metropolitana do Recife. São mais de cem empresas em operação, responsáveis por mais de 25 mil empregos diretos, dentre elas, estão a Refinaria Abreu e Lima, Petroquímica Suape, Estaleiro Atlântico Sul e Moinho Bunge. Somados, os investimentos superam os 40 bilhões de reais, gerando 15 mil novos empregos e mais de 40 mil empregos na construção civil (SUAPE, 2013).

Concebido em 1970, o Porto de Suape se estabelece como complexo industrial apenas em 2004, com a retomada do projeto nacional de industrialização, com foco na indústria naval e petroquímica. Com a dinâmica representada pela ampliação e consolidação deste contexto, e fortalecido pelos recentes investimentos Federais, o setor industrial volta assumir um maior peso na estrutura econômica do território, gerando grande impacto na área metropolitana e alterando a realidade sócio-espacial.

A grande demanda criada pelo Porto de Suape e por outros empreendimentos favorecidos pelo crescimento econômico, com o grande fluxo de pessoas circulando nas áreas de maior dinâmica da capital, a especulação imobiliária e o intenso processo de verticalização, aliado ao crescimento da frota de veículos, elevou o trânsito a uns dos principais problemas do Recife e região.

Com isso, o crescente tempo despendido pelos moradores das metrópoles em seus deslocamentos diários aparece, atualmente, como um dos grandes problemas das grandes cidades, com fortes impactos, também, sobre as condições de bem-estar urbano. É no transporte público que Recife enfrenta um dos maiores gargalos do bem-estar urbano. A cidade apresenta um dos piores indicadores de mobilidade no Brasil (MOBILIZE, 2011).

As atuais medidas governamentais para o setor têm se concentrado em investimentos em infraestrutura para solucionar a demanda criada pelos automóveis, sendo que a grande crítica feita aos grandes municípios é quanto à ausência de projetos alternativos de mobilidade e que privilegiem verdadeiramente o transporte público, principalmente, em uma escala que compreenda as regiões metropolitanas. As recentes renúncias fiscais para desoneração das tarifas não darão conta em médio prazo para resolver um problema que é estrutural e que resultou de um longo período de pouco planejamento.

Mesmo hoje, havendo alguns estudos de caso sobre os aspectos mais particulares do fenômeno da urbanização no Brasil, esta pesquisa tem relevância, também, quando trata de um assunto que é próprio do cotidiano de diversas cidades brasileiras, como é a questão dos transportes urbanos. Trata-se, enfim, de uma tentativa de aprofundamento de algumas reflexões feitas a partir de uma experiência de trabalho como Assessor da Presidência na Companhia de Trânsito e Transportes Urbanos (CTTU). Foi a partir daquele momento que tive acesso às primeiras informações e aos primeiros contatos para o objeto da atual pesquisa. Durante cinco anos, de outubro de 2007 a fevereiro de 2013, foram realizados alguns levantamentos de campo, análise de projetos e conversas com diversos setores da sociedade, coletando informações, dados e, o mais importante, utilizando o transporte público diariamente.

Dando continuidade aos estudos sobre espaço urbano e serviços públicos em Recife, iniciados em outras pesquisas de graduação e mestrado, focou-se, desta vez, análises direcionadas a gestão metropolitana de transporte, a fim de entender as dificuldades de gestão em uma área metropolitana e os impactos na cidade centro desta metrópole.

Este trabalho foi estruturado de modo a tratar, no primeiro capítulo, dos aspectos de urbanização e seu contexto na Região Metropolitana do Recife. No segundo capítulo realizaremos uma breve análise da situação do sistema de transporte tentando apreender como se dá a dinâmica da gestão na Região Metropolitana do Recife. No terceiro capítulo apontaremos algumas perspectivas para a melhoria da gestão metropolitana do transporte.



## 1. METRÓPOLE RECIFE, ESPAÇO URBANO E TRANSPORTE

Costumeiramente as pessoas associam as cidades ao caos, espaços degradados e com péssima qualidade de vida. O processo de urbanização não é caótico, como também argumentam vários autores ao se referirem a ausência de planejamento, de infraestrutura urbana, de segregação socioespacial. Esses problemas são inerentes ao processo capitalista que define a forma e o conteúdo do urbano e regulamenta as diferentes formas de apropriação do espaço.

Esse espaço urbano é fruto de um complexo e contraditório processo de produção e consumo. Desta forma, Recife é também resultado de um processo que produziu uma cidade de diferentes e desiguais paisagens, em decorrência de uma ocupação do espaço, sob os moldes do sistema capitalista, intrinsecamente relacionado aos problemas da estrutura fundiária do Nordeste açucareiro, Agreste e Sertão (ANDRADE, 1998). A partir da metade do século XX, especialmente após 1970, o setor dos serviços se diversificou e a dinâmica econômica do Recife consolidou uma grande área de influência, tornando-se um dos principais centros urbanos do Brasil e o principal da Região Nordeste.

Com o aprimoramento do desenvolvimento técnico-científico do modelo de industrialização, o modo de produção capitalista tornou-se essencialmente urbano, pois é a cidade – e seus espaços contíguos – o local onde esta produção se realiza com maior intensidade. Ao final do século XX, os fluxos migratórios, em busca de áreas urbanas mais dinâmicas, provocaram um expressivo crescimento populacional de aproximadamente 50% do total da população mundial e 80% do total da população brasileira (IBGE, 2000).

Neste sentido é preciso, portanto, reconhecer que a urbanização no Brasil “deu certo” para o crescimento econômico pretendido. Entre 1945 e 1980, o Produto Interno Bruto (PIB) aumentou em mais de dez vezes, o incremento da indústria alcançou 9% ao ano, em certos períodos, e os engajados neste setor passaram de 275 mil em 1920 para onze milhões em 1980. As áreas urbanas vieram a concentrar dois terços da população brasileira, correspondendo a uma taxa média geométrica de crescimento anual do contingente urbano da ordem de 4,4%, enquanto que a da população total foi de 2,5%. (DAVIDOVICH, 2002, p 80)

Esse processo de urbanização, cuja natureza se acha na busca da concentração notadamente dos interesses do mercado em cidades, tem beneficiado o crescimento das atividades do terciário e, mais precisamente, os serviços. São estas atividades que vêm se destacando nas economias dos centros urbanos, dentro da dinâmica mundial de globalização dos mercados, conforme Castilho (1998).

A partir da segunda metade do século XX, especialmente depois dos anos 1970, os serviços urbanos em Recife se diversificam, dinamizando a organização sócio-territorial da cidade e ampliando sua área de influencia no Nordeste. Hoje a RMR é composta por 14 municípios, sendo um dos principais centros do terciário do Nordeste, com predominância do setor de serviços, gerando 670 mil empregos formais, o que representa 71% dos empregos formais no setor de serviços em todo Estado de Pernambuco (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 2012).

Neste processo de formação e consolidação do aglomerado urbano do Recife o planejamento territorial privilegiou essencialmente o setor privado, aportando recursos e estrutura que consolidasse a instalação do grande capital internacional. Para Carlos (1994, p 189), o urbano reproduz-se, de um lado, de forma “espontânea”, no livre jogo do mercado (no caso cotidiano, como fruto da forma lógica do processo de urbanização metropolitano), e do outro, “planejada”, na medida em que o Estado passa a intervir cada vez mais na produção da infraestrutura ou na criação de leis de zoneamento urbano.

Essa distribuição recente das infra-estruturas econômicas e das grandes industriais, vem contribuindo para o desenvolvimento de dinâmicas territoriais diferenciadas. Essa realidade fica ainda mais eminente quando se compara a área situada ao sul e oeste da RMR com a localizada no norte metropolitano. Nesse caso, percebem-se importantes implicações em termos da distribuição populacional e da dinâmica socioespacial.

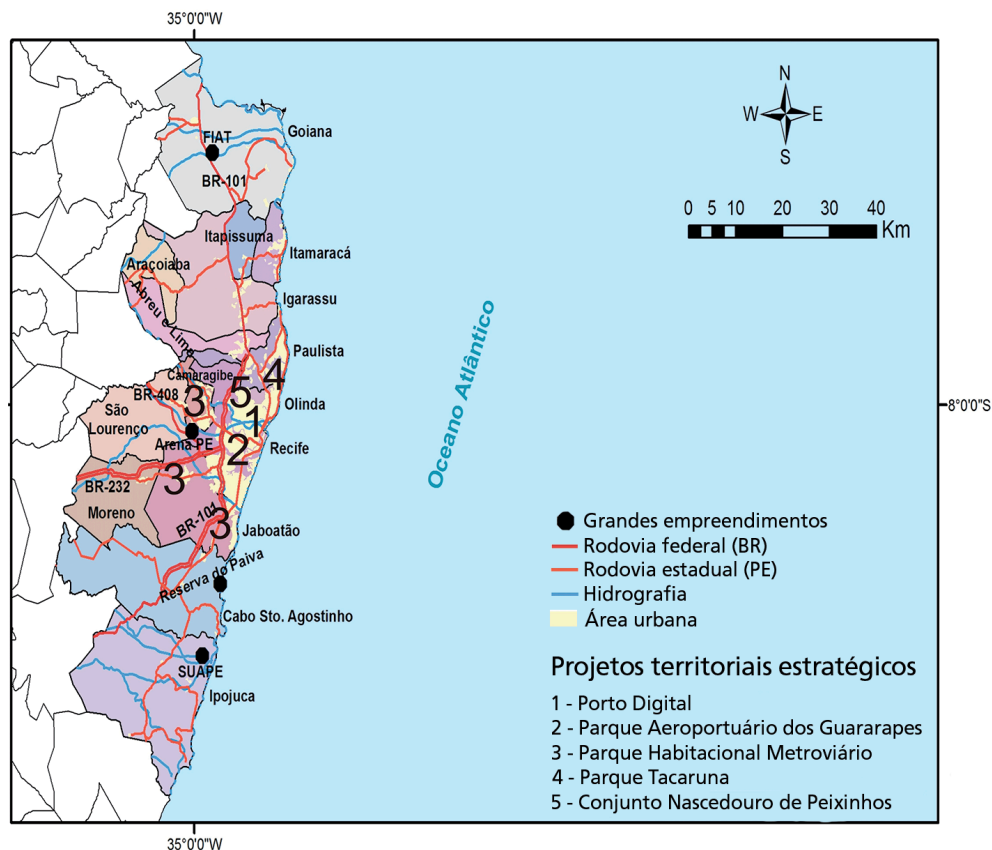
Ressalta-se para essa análise que a expansão da economia pernambucana vem sendo influenciada, sobretudo, pelo desempenho do setor industrial, em especial, pela atividade da construção civil. Hoje, evidencia-se um intenso dinamismo regional e o surgimento de novas centralidades metropolitanas, tais quais: o Território Estratégico de Suape, a Área Metropolitana Norte (Goiana) e a Cidade da Copa na Região Metropolitana Oeste. Assim, o processo de expansão da mancha urbana da RMR vem sendo conduzido por três grandes movimentos que se completam: a expansão do núcleo central e a irradiação pelos eixos de ligação: i) entre o litoral e o oeste – BR-232/BR-408 – induzido pelo projeto da Cidade da Copa/Arena Pernambuco; ii) para o litoral sul, orientado ao Complexo Portuário de Suape; e iii) para o litoral norte, na

direção do Polo Farmacoquímico e da Fábrica Fiat, em implantação no município de Goiana – não metropolitana. Esta expansão está motivando a construção de novos bairros e/ou cidades, nos municípios, formando, assim, uma nova coroa urbana no entorno do núcleo expandido central. (LUBAMBO, 2013, p 146).

O polo industrial de Suape concentra o maior número de indústrias de transformação, dentre elas a Petroquímica de Suape e a Refinaria Abreu e Lima. Além de indústrias de produtos químicos, metal-mecânica e logística e naval, com o Estaleiro Atlântico Sul.

Ao norte da Região Metropolitana, entre o aglomerado urbano de Recife e João Pessoa, no município de Goiana, a fábrica de automóveis Fiat está instalando sua nova montadora no Brasil, rearticulado as atividades econômicas na zona da Mata Norte, atraindo outras empresas que irão compor o polo automotivo. Esse novo polo atrai milhares de trabalhadores de outras áreas do Nordeste, especialmente, dos Estado de Pernambuco e Paraíba.

**FIGURA 01 – Região Metropolitana do Recife e projetos estratégicos**



Fonte: IPEA, 2013

Assim, como em todo lugar que conheceu o seu crescimento populacional e econômico, o transporte passou a ser de fundamental importância devido à intensificação do fluxo de pessoas transitando nas áreas mais dinâmicas das cidades. Os impactos são sentidos mais intensamente em Recife, pois é a principal cidade da Região Metropolitana, possuindo o maior número de serviços e que atrai, historicamente, uma população não apenas de sua região metropolitana, mas de toda sua área de influência.

Para Geddes, (1994 apud FIRKOWSKI et al., 2013), o processo de conurbação é revelador de uma dinâmica complexa da vida urbana, com repercussões não apenas no cotidiano das pessoas mas também nas formas de gestão deste espaço ampliado, e seus limites seriam definidos pelo tempo de viagem necessário para que as pessoas se deslocassem cotidianamente, de modo a desenvolver suas atividades.

Neste contexto, o impacto causado pelas dificuldades de deslocamento no acesso ao emprego e à renda muitas vezes se deve a concentração da oferta de trabalho em determinadas áreas, ao mesmo tempo em que observamos o crescimento da população moradora nas periferias distantes. A disjunção entre espaços do emprego e da moradia é, sem dúvida nenhuma, incentivada e agravada pela autolocomoção e o deslocamento é ainda mais prejudicado pela desregulação e abandono do sistema de transportes público de massa. (OLIVEIRA, 2013).

Desta maneira, o transporte, e a mobilidade no seu amplo aspecto, têm importância para a sociedade e a economia urbana, estando diretamente relacionados à configuração sócio-espacial das cidades. Eles estão associados aos principais problemas urbanos, como poluição, exclusão social, insegurança, perda de vidas e de capacidade produtiva, dentre outros.

## 2. GESTÃO DO TRANSPORTE NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Segundo a Prefeitura do Recife (2012), a cidade possui, atualmente, uma frota com cerca de 600 mil veículos registrados no Município, mas que, diariamente, circulam aproximadamente 900 mil veículos pelas ruas e avenidas da capital, devido à centralidade e polarização dos serviços. Os estudos de redes urbanas e áreas de influência do IBGE e IPEA apontam a Metrópole Recife como um centro hierárquico importante para o Nordeste do Brasil. Para lidar com essa escala urbana temos que pensar a cidade além dos limites territoriais do município do Recife (218km<sup>2</sup>), que são meramente administrativos e não corresponde com a vida das pessoas na cidade.

Na última década, a cidade teve um aumento de 61% na sua frota, o que causou uma forte pressão no sistema viário. Com a entrada aproximada 4 mil veículos novos por mês, e em 2040 a frota de veículo do Recife deve alcançar 2,4 milhões de carros (PASSOS, 2013).

Os principais corredores, vias artérias, principais e secundárias, e vias coletoras de tráfego têm uma demanda média de 60 mil veículos, durante o dia e o crescimento viário não acompanha o crescimento da frota, o que gera conflitos e pontos de saturação no fluxo diário, sendo o motivo da constante saturação das vias.

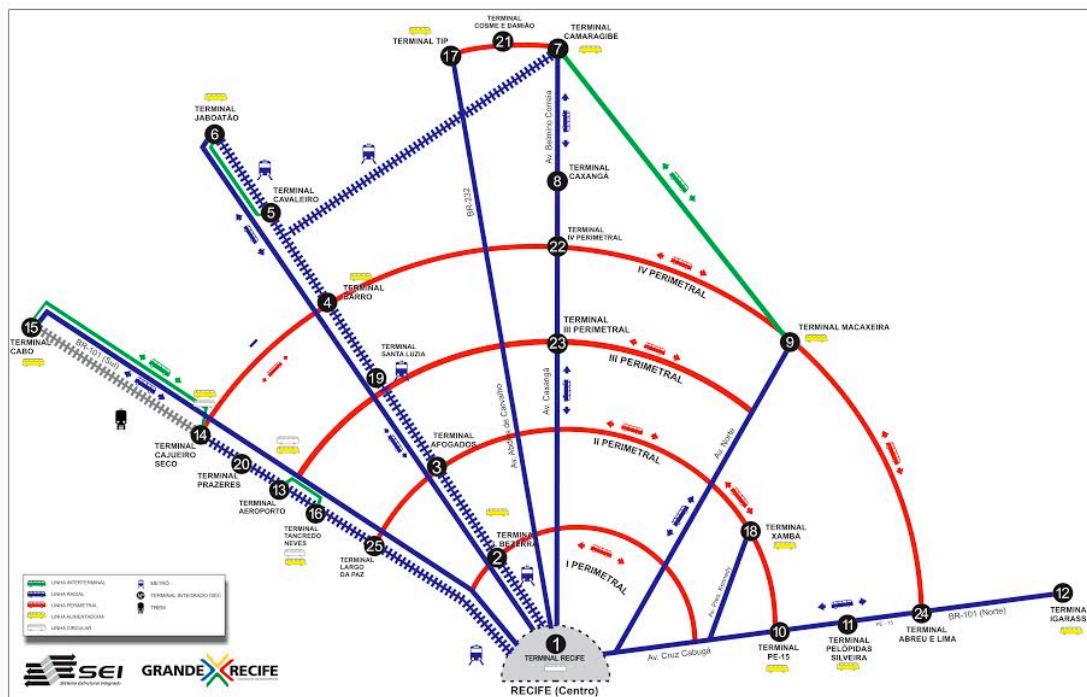
Esse problema decorre da falta de estruturação e planejamento do sistema de transporte público que não acompanhou a demanda da metrópole, em especial, na criação de um sistema de transporte de massa que ligasse o porto ao restante da região metropolitana. Mesmo com a retomada do Sistema Estrutural Integrado (SEI)<sup>1</sup> em Transporte Rápido por Ônibus (TRO), também conhecido como Bus Rapid Transit (BRT), e com todas as obras do PAC Mobilidade, não teremos melhoras significativas que levem a uma mudança no uso do sistema de transporte público.

---

<sup>1</sup> O Sistema Estrutural Integrado (SEI) é uma rede de transporte público composta de linhas de ônibus e metrô. É voltado para o transporte de massa e apresenta uma configuração espacial constituída por eixos Radiais e Perimetrais. No cruzamento destes dois eixos, ficam situados os Terminais de Integração que permitem ao usuário a troca de linha sem pagar nova tarifa (Grande Recife Consórcio de Transporte, 2013)

Vinte e oito anos depois de planejado, o SEI tem sido concluído com investimentos do PAC para a construção dos corredores exclusivos BRT, sendo apontado como a solução para melhoria imediata dos transportes no Recife. Hoje o Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP) da RMR, conta com uma frota de três mil ônibus e transporta por dia dois milhões de passageiros. Desses, 800 mil estão na rede integrada do SEI, o que significa 40% do total de usuários (GRANDE RECIFE CONSÓRCIO, 2008).

**FIGURA 02 – Diagrama da Rede do SEI**



Fonte: Grande Recife (2012)

Embora compartilhem cotidianamente os fluxos de passageiros do aglomerado metropolitano do Recife, os municípios integrantes da RMR não atuam de forma colaborativa e compartilhada. Para tentar solucionar esse problema foi criado em 2008 o Grande Recife Consórcio de Transporte, em substituição a antiga Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) que era encarregada da gestão do transporte público.

Contudo, apenas dois municípios aderiram ao consórcio entre 2008 e 2014, Recife e Olinda. Neste mesmo período observa-se que a demanda por transporte urbano nos outros

municípios da RMR aumentou, especialmente os que estão próximos ao porto de SUAPE. Essa mudança afetou de maneira significativa a dinâmica urbana de municípios vizinhos, como Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho.

Hoje, um deslocamento intrametropolitano para o Litoral Sul, sentido Porto de Suape, pode levar até quatro horas para percorrer 40km. Para o deslocamento dos trabalhadores do Complexo Industrial é necessário a locação de centenas ou milhares de ônibus fretados, que carregam ainda mais o trânsito da Região Metropolitana. Se esses trabalhadores estivessem dentro do sistema de transporte público metropolitano, teríamos um acréscimo ao sistema de pelo menos 60 mil passageiros/dia, criando uma demanda considerável.

O novo arranjo promovido pelo consórcio é potencialmente mais eficiente e dinâmico quando comparado ao modelo da EMTU. No entanto, a gestão integrada do sistema de transporte público (sociedade, governos municipais e estadual, e o setor privado) os investimentos necessários à implementação de alterações sofre uma série de dificuldades de cooperação entre os municípios, visto que a atribuição das atividades de gestão/planejamento, regulação e concessão do transporte público urbano esbarrar em legislação municipal.

Debater a gestão metropolitana diante de tal quadro, implica analisarmos a atuação do Estado, tratarmos sempre da administração (ou gestão) comandada pelo público em um dado território, ou seja, trata-se da administrar com atores, agentes, protagonistas. Contudo, se a gestão acarreta uma forma coletivizada de debate, de planejamento e de atuação, tal conceito não se aplica às regiões metropolitanas, que não têm status de pertencimento ao pacto federativo. São regiões delimitadas pelo Estado e estados da federação, que nem sempre correspondem a realidade urbana, não havendo formas de inter-relação e integração na gestão do território entre os diversos executivos e legislativo municipais (RODRIGUES, 2006).

Fica evidente que é necessário que o debate da política de transporte esteja associado a política urbana metropolitana, pois segundo o IPEA (2013), apenas 47% das principais Regiões Metropolitanas do país contam com uma instância exclusiva de gestão metropolitana. Essa integração de gestão metropolitana deve incorporar não somente aspectos relativos à operação do serviço de transporte, como também o planejamento de transportes, gestão

financeira, jurídica e institucional. Em razão da complexidade decorrente dos diferentes níveis federativos envolvidos e dos interesses dos atores intervenientes, além das diferentes estruturas urbanas e econômicas dos municípios da Região Metropolitana, de forma que o ordenamento e o crescimento sejam orientados em razão da complementaridade dos núcleos urbanos integrantes PEREIRA (2011).



### **3. PERSPECTIVAS PARA MELHORIA DA GESTÃO METROPOLITANA DO TRANSPORTE**

Diante de tal cenário, estamos vivendo um momento decisivo, de quais modais adotar dentro de uma nova dinâmica metropolitana. Sabendo disso, os grandes empresários dos transportes, alegando critérios técnicos, decidiram quais os novos modais de transportes seriam mais eficientes para Recife. O modal ônibus, através do modelo BRT, tem sido escolhido e implantado em todo Brasil como transporte metropolitano de massa prioritário. Entretanto, em médio prazo, sabemos que o transporte de massa sendo realizado pelo modal ônibus-BRT se esgota e não convence a classe média a usar o serviço de transporte público. Segundo Sampaio (2006), os principais fatores característicos da qualidade de um sistema de transporte público urbano são:

- 1) Acessibilidade ao sistema,
- 2) Tempo de viagem,
- 3) Confiabilidade,
- 4) Frequência de atendimento,
- 5) Lotação,
- 6) Características dos veículos e estado de conservação,
- 7) Facilidade de utilização,
- 8) Mobilidade.

Consideramos que estas características de qualidade e capacidade são de extrema importância para o convencimento, principalmente dos setores médios (classe média), do uso do transporte público urbano. A confiabilidade do sistema, frequência no atendimento e lotação são características fundamentais para o uso diário do transporte. Uma das razões para perda de confiabilidade no sistema é justamente a demora na implantação efetiva do Sistema Estrutural Integrado (SEI). Quando o SEI estiver operando com todos os terminais, a estimativa é duplicar o número de usuários integrados.

A melhoria do sistema de integração como barateamento da tarifa e a otimização das linhas é uma boa proposta, entretanto, o método de integração física em terminal constitui uma opção cara, pois demanda obras de infraestrutura para a construção de terminais físicos em regiões com escassez de áreas públicas, necessárias para de implementação de infraestrutura. Esse sistema é eficiente para integração multimodal (ônibus e metrô), mas é

questionado quanto sua eficiência para integração em curtas distâncias e entre um mesmo modal.

Com tecnologia já existente é possível fazer integração temporal facilitando as viagens dos passageiros com diferentes necessidades de transporte, porém, a solução da melhoria do sistema de transporte metropolitana não consiste apenas numa solução tecnológica, mas no planejamento e na consolidação de uma política de transporte e integrada e participativa.

Deste modo, se faz necessário a consolidação de um conselho de desenvolvimento metropolitano com assentos paritários e reuniões periódicas, que possa discutir uma proposta de metodologia com a adoção de novos critérios para a delimitação metropolitana levando em conta as mudanças ocorridas na dinâmica urbano-regional nos últimos dez anos.

Devemos ainda considerar que o modal ônibus, seja ele articulado ou BRT, possui um desgastes rápido com volume elevado de passageiros exigindo renovação de frota, em média, a cada sete anos. Isso eleva o custo de manutenção do transporte a longo prazo e o custo é repassado ao passageiro através da tarifa. A insistência em estruturar o transporte metropolitano majoritariamente em um único modal, o ônibus, revela interesses econômicos que vão desde as grandes montadoras de carrocerias, passando fornecimento de combustível, peças e pneus, findando nos interesses econômicos das elites empresarias locais em cada grande metrópole do Brasil. Será que nessas condições o BRT é a solução para o transporte metropolitano de massa?

A opção ferroviária o metrô subterrâneo, com suas devidas conexões, é, sem dúvida, imbatível em termos de pontualidade, velocidade, qualidade, capacidade e preservação de espaços na superfície, uma vez que não segrega a cidade com muros e linhas e pode ser alcançado por uma simples entrada na calçada.

A construção de um metrô subterrâneo em Recife pode ser cara e demorar por conta das características do solo, contudo, se vivemos um momento econômico oportuno, devemos pensar qual será o transporte de uma metrópole bastante dinâmica, que tem 4 milhões de habitantes e uma grande área de influência. Esses problemas endêmicos do ambiente urbano estão em constante debate e carecem de solução há anos.

A urbanização e a industrialização são fenômenos mundiais. Historicamente o avanço dos transportes aconteceram nestes períodos de urbanização e industrialização. Os maiores sistemas de metrô do mundo começaram a ser construídos na segunda revolução industrial ou em períodos de industrialização e urbanização. Exemplos: Londres, Paris, Budapeste, Berlim, Madrid, Moscou e Nova Iorque. Hoje estão localizados não apenas em centros urbanos industrializados, mais também em centros urbanos mais dinâmicos com predominância de serviços e comércio.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Novos empreendimentos estão sendo planejados e construídos na Região Metropolitana do Recife, todos gerando uma grande demanda por transporte público. Por isso, é necessário que o debate da política de transporte esteja associado a política urbana. Precisamos pensar uma câmara de compensação metropolitana onde os maiores demandadores, que causam maior impacto na metrópole, como os polos industriais, construção civil, comércio e serviços, devam compensar financeiramente essa demanda gerada ao sistema de transporte, ajudando na sua implantação e ampliação com qualidade. Não apenas pagando vale transporte ao trabalhador, recolhendo impostos e achar que está resolvido. É preciso considerar como as pessoas vão se deslocar e como a cidade vai funcionar com essas demandas geradas. As últimas manifestações provaram que é possível debater a política subsídios para reduzir os custos das tarifas e abriu um debate importante na sociedade de qual transporte queremos.

Mesmo que sejam os feitos investimentos previstos no PAC Mobilidade é necessário o desenvolvimento de um processo de construção de uma política de transporte público válida para toda a Região Metropolitana, e não somente para o núcleo central da Metrópole. É preciso considerar como as pessoas vão se deslocar e como a cidade vai funcionar com essas demandas geradas pelo desenvolvimento. As últimas manifestações provaram que é possível debater a política de subsídios para reduzir os custos das tarifas, abrindo um debate importante na sociedade de qual transporte queremos.

As melhorias econômicas e estruturais não foram garantidoras da melhoria do sistema de transporte público. Apesar de ter melhorado a renda e aumentado a posse de veículos automotores, a população pobre ainda enfrenta os maiores problemas de mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras. Entre as pessoas com renda per capita de meio a um salário mínimo, 17% passam mais de uma hora no deslocamento casa/trabalho. Essa proporção é seis pontos percentuais superior à registrada nas famílias mais ricas (acima de cinco salários mínimos). Os extremamente pobres (renda de até um quarto do salário mínimo), por outro lado, passam, em média, tempo menor presos em engarrafamentos (58% gastam menos de 30 minutos). Essa situação, porém, reflete a falta de condições de mobilidade desse estrato da

população, que se vê obrigado a trabalhar em locais próximos de casa por não poder pagar os custos do transporte público (IPEA, 2013).

Numa cidade tão heterogênea como Recife, é fundamental utilizarmos tecnologia e modais diversos para garantir a mobilidade. Calçadas adaptadas a circulação de todos, sinalização para pedestres, trans (VLT's), bondes, funiculares, ciclovias, bicicletários, micro-ônibus, faixas exclusivas para ônibus, semáforos prioritários para o transporte público e pedestres, bilhete único, piso rebaixado e extinção das catracas nos ônibus são bons exemplos para começarmos. Ou seja, devemos pensar o transporte público como um direito ao acesso a cidade.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Atlas de Saneamento**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

**40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil**. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA). Brasília, 2013.

ANDRADE, Manuel Correia. **A terra e o homem no Nordeste**: contribuição ao estudo da questão agrária no Nordeste. 6. ed. Recife: Universitária/UFPE, 1998. 305 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)Produção do Espaço Urbano**. Editora da Universidade de São Paulo. 1994. 270 p.

CASTILHO, Cláudio. **As atividades dos serviços, sua história e o seu papel na organização do espaço urbano**: uma nova perspectiva para a análise geográfica? *Revista de Geografia*, Recife, v. 17, n. 1/2, jan./dez. 1998.

PASSO, Tânia. Frota do Recife vai triplicar até 2040. **Diário de Pernambuco**. Recife, 2013. Disponível em: <<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2013/10/frota-do-recife-vai-triplicar-ate-2040/>> Acesso em: 02 fev. 2014.

FURTADO, B. A; KRAUSE, C; FRANÇA, K. C. B (Org.). **Território metropolitano, políticas municipais: Por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano**. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA). Brasília, 2013. 346 p.

FIRKOWSKI, Olga L. **Metrópoles e Regiões Metropolitanas no Brasil: Conciliação ou Divórcio**. In: *Território metropolitano, políticas municipais: Por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano*. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA). Brasília, 2013. 346 p.

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. **Atlas do Investidor**. In: *Economia e Serviços*. Disponível em:

<<http://www.atlasdoinvestidor.pe.gov.br/web/guest;jsessionid=57CAF33AA09987FCF5142B B5E52ABD6F>>. Acesso em: 13 fev. 2014.

GRANDE RECIFE CONSÓRCIO DE TRANSPORTE. Recife. **Homepage**. Disponível em: <<http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife/historico>>. Acesso em: 05 abr. 2014.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICAS APLICADAS (IPEA). **Indicadores de Mobilidade Urbana da PNAD 2012**. Brasília, 2013. 17 p.

LUBAMBO, Cátia W. MACIEL, Suely J. **Região Metropolitana do Recife: Atores e Formas de Articulação e Governança Metropolitana**. In: 40 Anos de Regiões Metropolitanas no Brasil. Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas (IPEA). Brasília, 2013. 336 p.

MOBILIZE. **Diagnóstico da mobilidade urbana sustentável em capitais brasileiras**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/estudos/10/estudo-mobilize-2011-diagnostico-da-mobilidade-urbana-sustentavel-em-capitais-brasileiras.html>> Acesso em: 02 fev. 2014.

PEREIRA, R. H. M. FURTADO, A. B. **Dinâmica Urbano-Regional: Rede Urbana e Suas Interfaces**. Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas (IPEA). Brasília, 2011. 490 p.

PREFEITURA DO RECIFE. **Trânsito do Recife: Um Panorama**. Disponível em: <[http://www.recife.pe.gov.br/cttu/municipalizacao\\_transito.php](http://www.recife.pe.gov.br/cttu/municipalizacao_transito.php)> Acesso em: 10 fev. 2014.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Gestão da região da metrópole: possibilidades e limites de gestão compartilhada**. In: CARLOS, Ana Fani A., OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino (orgs). Geografia das metrópoles. São Paulo: Contexto, 2006. 540 p.

SAMPAIO. B. R; NETO, O. N; SAMPAIO. Y. **Eficiência na Gestão do Transporte Público: Lições para o Planejamento Institucional**. Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas (IPEA). Brasília, 2006.

SUAPE. Complexo Portuário de Suape. In: **Institucional**. Disponível em: <<http://www.suape.pe.gov.br/institucional/institucional.php>>. Acesso em: 14 fev. 2014.

OLIVEIRA, R. L; NERY, J. L. **Mobilidade e Bem-Estar Urbano no Rio de Janeiro**. OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2013. Disponível em: <[http://web.observatoriodasmetroles.net/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=665:mobilidade-é-a-pior-dimensão-do-bem-estar-urbano-no-rio-de-janeiro&Itemid=164&tmpl=component&print=1&lang=pt.](http://web.observatoriodasmetroles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=665:mobilidade-é-a-pior-dimensão-do-bem-estar-urbano-no-rio-de-janeiro&Itemid=164&tmpl=component&print=1&lang=pt.)> Acesso em: 02 fev. 2014.