



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

MARÍLIA DO NASCIMENTO SILVA

**O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO:
Experiências Cotidianas de uma Mobilidade Periférica
na Região Metropolitana do Recife**

Recife
2018

MARÍLIA DO NASCIMENTO SILVA

**O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO:
Experiências Cotidianas de uma Mobilidade Periférica
na Região Metropolitana do Recife**

Dissertação apresentada à banca de
examinação do Programa de Pós-graduação
em Desenvolvimento Urbano, Universidade
Federal de Pernambuco, como requisito
indispensável para obtenção do título de
mestra em Desenvolvimento Urbano.

Área de concentração: Planejamento e
Gestão

Orientador: Profº Dr. Tomás de Albuquerque Lapa

Recife

2018

Catálogo na fonte
Bibliotecária Jéssica Pereira de Oliveira, CRB-4/2223

S586t Silva, Marília do Nascimento
O transporte público coletivo na produção do espaço: experiências cotidianas de uma mobilidade periférica na Região Metropolitana do Recife / Marília do Nascimento Silva. – Recife, 2018.
172f.: il.

Orientador: Tomás de Albuquerque Lapa.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2018.

Inclui referências e apêndice.

1. Produção do espaço. 2. Direito à cidade. 3. Mobilidade periférica. 4. Relações familiares. I. Lapa, Tomás de Albuquerque (Orientador). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.) UFPE (CAC 2018-227)

MARÍLIA DO NASCIMENTO SILVA

**O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO:
Experiências Cotidianas de uma Mobilidade Periférica
na Região Metropolitana do Recife**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 30/08/2018.

Banca Examinadora

Prof. Tomás de Albuquerque Lapa (Orientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Flávio Antônio Miranda de Souza (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Profa. Maria de Fátima Ribeiro de Gusmão Furtado (Examinadora Externa)
Diversa Consultoria e Sustentabilidade

Profa. Laura Susana Duque-Arazola (Examinadora Externa)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Dedico este trabalho àqueles que compartilham situações enfrentadas no transporte público coletivo, em especial, aos que se dispuseram a contar algumas de suas experiências para esta pesquisa.

AGRADECIMENTOS

Se pedir demanda coragem, agradecer requer desprendimento. A gratidão é uma forma de reconhecer que o outro é parte de você, que o individual tem um viver em coletividade. Agradeço a Deus por permitir-me chegar até aqui. À minha família, em especial aos meus pais Ailton Silva e Antônia Silva e à minha irmã Mariana Silva, pelo carinho e compreensão depositados nessa caminhada.

Ao orientador desta pesquisa, professor Tomás Lapa, por me acompanhar nesta tarefa de descobrir os caminhos de um dissertar e pela oportunidade de fazer de cada encontro um grande momento de aprendizado.

Ao meu namorado Alcides Cintra, por me incentivar antes mesmo de começar a pesquisa, por compreender as minhas ausências durante os estudos e por seu carinho e amor em todos os momentos.

Ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, em especial à secretária Renata Albuquerque, uma pessoa incrível, e que muito colaborou durante esse caminho.

Aos professores do programa, pela oportunidade de conviver e partilhar momentos de aprendizagem, em especial à Fátima Furtado, Flávio Souza e àqueles com quem trabalhei nos estágios de docência e nos grupos de pesquisa.

À professora Laura Duque-Arazola, pela sua amizade, ensinamentos e por cada incentivo dado desde o tempo de pesquisa na graduação.

Aos meus amigos, em especial, Priscilla Marinho, Alisson Rosendo, Jaqueline Ferreira, Marcony Júnior, Juliana Chagas, Gabrielle Teixeira e Aline Anastácio, pelo apoio, incentivo e amizade construídos na academia e na vida.

Aos meus colegas de turma, pelos dias de convivência durante as aulas e encontros, por partilhar seus estudos, questionamentos e experiências, e pelas descobertas que vivenciamos juntos.

Aos participantes que se dispuseram a contribuir, de algum modo, com esta pesquisa. As vossas experiências relatadas incentivaram cada página deste trabalho.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES – pela concessão da bolsa de estudos durante todo o período de realização do curso.

À Universidade Federal de Pernambuco pela acolhida em seus espaços, pelo abrigo institucional e por possibilitara vivência desse ciclo.

Muito obrigada!

DESENCONTROS DO TEMPO NO DIÁRIO DE UM ENLATADO

Ao levantar do dia já me sinto cansada. Ainda bem que deixei o almoço preparado na geladeira, fiz ontem à noite. Meus filhos ainda estão dormindo, eles têm aula às 7h. Vou sair de fininho... Eu não quero acordá-los. Pego no trabalho às 8h, seria uma boa se fosse aqui perto, aí eu não teria que sair de casa às 5h da manhã. Mas, moro longe do serviço. Pego três conduções. Percorro muito tempo dentro dos ônibus. Quando vou sentada dá até para cochilar bastante, mas, se vou em pé fico torcendo para a hora passar depressa e chegar logo no serviço. Queria ter mais tempo com os meus filhos. Levar eles para passear, vê-los se divertir. É tudo tão difícil que no dia que folgo só consigo dar conta das coisas de casa. O vai e vem do dia-a-dia me deixa muito estressada. Antes, pensava que eram os problemas do trabalho. Deixa para lá, não dá tempo de falar sobre isso, nem pensar... O tempo corre a passos largos e a gente segue o fluxo: Do aperto, da lotação e do atraso (SILVA, 2018).

RESUMO

Quais as implicações do transporte público coletivo no cotidiano das pessoas, sobretudo, na sua convivência familiar? Procuraremos discutir ao longo desta dissertação. Para isso, abordaremos a questão do fenômeno urbano na sociedade capitalista, do direito ao transporte público, do tempo e qualidade de vida nas cidades e de aspectos relacionados à convivência familiar. O acesso universal aos equipamentos urbanos remete ao direito à cidade que, por sua vez, resulta de um conjunto de aspectos vinculados à promoção do bem-estar no território e onde o transporte urbano abarca um desses aspectos. Apesar da diversidade e intensidade de estudos que englobam a temática da mobilidade urbana e discussões sobre os diversos tipos de modais de transporte, a associação entre abordagens que tratam sobre mobilidade, tempo e relações familiares, concomitantemente, é lançada enquanto desafio nesta pesquisa. Sendo assim, o objetivo geral é avaliar de que modo e em que extensão as condições de deslocamento por transporte público coletivo interfere na qualidade de vida das pessoas e das famílias que utilizam esse serviço. O objeto empírico corresponde aos usuários/as que utilizam o corredor Norte-Sul do Sistema de Transporte Rápido por Ônibus (BRT), situado na Região Metropolitana do Recife. A observação participante, aplicação de formulários, registros fotográficos e realização de entrevistas semiestruturadas compuseram os procedimentos metodológicos desta pesquisa de abordagem fenomenológica, cuja análise é captar questões subjetivas vivenciadas no transporte público e correlacioná-las, nas dimensões do espaço urbano e na esfera doméstica. A estrutura dos formulários contemplou aspectos existentes no transporte público coletivo e que interferem na qualidade do serviço prestado identificados nos trabalhos referenciados. Quanto às entrevistas, elas se integram ao formato dos formulários e foram aplicadas em conjunto aos/as entrevistados/as entre os dias de realização da pesquisa de campo, enquanto os registros fotográficos foram feitos em um momento posterior. Ao analisarmos os relatos dos 52 usuários/as participantes, identificamos que as suas experiências se revelaram como os principais resultados desta investigação exploratória. A falta de tempo para estar com os membros familiares, o acesso restrito aos bens culturais e às atividades de lazer, em decorrência do tempo despendido com o transporte, são apenas algumas das questões levantadas nessas experiências de adaptações da vida privada aos compromissos do mundo externo. Ainda sobre isso, é percebido que o tempo gasto nesse deslocamento traz as marcas de uma mobilidade metropolitana cada vez mais periférica, e que estabelece relações de dependência entre as áreas mais distantes e os centros econômicos de interesse do mercado. Neste contexto, conclui-se que dentre tantos aspectos

que interferem na qualidade de vida dos/das usuários/as que dependem do serviço de transporte público coletivo como acessibilidade, conforto, segurança e conectividade, as horas gastas no transporte público coletivo, em longo prazo, comprometem diretamente a vida humana dos indivíduos e dos seus familiares.

Palavras-chave: produção do espaço; direito à cidade; mobilidade periférica; relações familiares.

ABSTRACT

What are the implications of collective public transport in people's daily lives, especially in their family life? We will try to discuss this dissertation. To this end, we will address the issue of urban phenomenon in capitalist society, the right to public transportation, time and quality of life in cities, and aspects related to family life. Universal access to urban equipment refers to the right to the city which, in turn, results from a set of aspects linked to the promotion of well-being in the territory and where urban transport encompasses one of these aspects. Although the diversity and intensity of studies that encompass the theme of urban mobility and discussions about the different types of transport modes, the association between approaches that deal with mobility, time and family relationships are simultaneously launched as a challenge in this research. Thus, the general objective is to assess how and to what extent the conditions of travel by collective public transportation interfere in the quality of life of the people and families that use this service. The empirical object corresponds to the users that use the North-South corridor of the Bus Rapid Transit System (BRT), located in the Região Metropolitana of Recife. The participant observation, application of forms, photographic records and semi-structured interviews were the methodological procedures of this phenomenological research, whose analysis is to capture subjective issues experienced in public transport and to correlate them in the dimensions of urban space and sphere home. The structure of the forms contemplated aspects existing in collective public transport and that interfere in the quality of the service rendered identified in the referenced work. As for the interviews, they are integrated into the format of the forms and were applied together to the interviewees between the days of the field research, while the photographic records were made at a later time. When analyzing the reports of the 52 participating users, we identified that their experiences proved to be the main results of this exploratory research. The lack of time to be with family members, restricted access to cultural goods and leisure activities due to time spent with transportation are just some of the issues raised in these experiences of adapting private life to the commitments of the external world. Still on this, it is perceived that the time spent in this displacement carries the marks of an increasingly peripheral metropolitan mobility, and that establishes relations of dependence between the more distant areas and the economic centers of interest of the market. In this context, it can be concluded that among the many aspects that interfere in the quality of life of the users who depend on the collective public transportation service such as accessibility, comfort, safety and

connectivity, the hours spent on public transport in the long term, directly compromise the human life of individuals and their families.

Keywords: space production; right to the city; peripheral mobility; family relationships.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do corredor de BRT Norte-Sul na RMR	30
Figura 2 – Desenho do problema.....	32
Figura 3 – Ônibus elétricos em Recife – Anos 1960	56
Figura 4 – Mapa da Região Metropolitana do Recife.....	58
Figura 5 – Modelo Institucional do Consórcio de Transporte Metropolitano	59
Figura 6 – Via exclusiva para Ônibus Expressos na cidade de Curitiba – Av. Paraná nos anos 1970.....	62
Figura 7 – O Boqueirão: ônibus de Curitiba nos anos 1980	63
Figura 8 – O BRT em Quito	64
Figura 9 – Transmilenio: O BRT de Bogotá	64
Figura 10 – O Sistema de BRT em Jacarta na Indonésia	65
Figura 11 – O BRT na Cidade do México	66
Figura 12 – O sistema de BRT em Istambul – Turquia	66
Figura 13 – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal da RMR (2000-2010).....	76
Figura 14 – Terminal Integrado de Igarassu	92
Figura 15 – Ônibus da Linha 1946 (TI Igarassu/PCR).....	93
Figura 16 – Terminal Integrado de Abreu e Lima.....	93
Figura 17 – Passageiros esperando os ônibus das Linhas 1961 (TI Abreu e Lima/Dantas Barreto) e 1962 (TI Abreu e Lima/PCR)	94
Figura 18 – Terminal Integrado Pelópidas Silveira.....	95
Figura 19 – Passageiros embarcando em ônibus da Linha 1976 (TI Pelópidas/PCR)	95
Figura 20 – Terminal Integrado da PE-15.....	96
Figura 21 – Estação Shopping Tacaruna.....	96
Figura 22 – Estação Riachuelo	97
Figura 23 – Estação Nossa Senhora do Carmo	98
Figura 24 – O corredor de BRT Norte-Sul da RMR – Av. Cruz Cabugá.....	106
Figura 25 – O BRT na Av. Cabugá	107
Figura 26 – O BRT e o tráfego misto no Cais do Apolo	108
Figura 27 – BRT inviabilizado de utilizar a faixa exclusiva de ônibus	108
Figura 28 – As estações do corredor de BRT Norte-Sul da RMR	109
Figura 29 – Obras paradas na Estação Centro de Convenções	110
Figura 30 – Estação Shopping Paulista North Way sem previsão de conclusão.....	110

Figura 31 – A superlotação dos ônibus como um dos indicadores que comprometem o deslocamento dos/as usuários/as do serviço de transporte público coletivo na RMR	116
Figura 32 – A circulação de vendedores ambulantes nos Terminais Integrados da RMR	121
Figura 33 – A circulação de vendedores ambulantes nos Terminais Integrados da RMR	121
Figura 34 – O centro de Abreu e Lima e a ausência de estação de BRT na cidade	133
Figura 35 – As baldeações e o tempo de espera pelo próximo ônibus nos terminais integrados da RMR	135
Figura 36 – A produção de lixo nas estações de BRT	138
Figura 37 – Estado de má conservação de algumas estações de BRT	139
Figura 38 – Dos entrevistados da pesquisa	141

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Viagens por ano, por modo principal, cidades com mais de 60 mil habitantes - Brasil (2012).....	26
Gráfico 2 – Evolução do IDH do Brasil (1990-2015).....	75
Gráfico 3 – IBEU - Mobilidade Urbana das Regiões Metropolitanas do Brasil (2001-2009). 78	
Gráfico 4 – Índice de Bem-Estar Urbano das Regiões Metropolitanas do Brasil (2010) Indicador Mobilidade.....	79
Gráfico 5 – Índice de Bem-Estar Urbano dos municípios da RMR (2010) Indicador Mobilidade.....	79
Gráfico 6 – A amostra estudada.....	89
Gráfico 7 – Faixa etária dos entrevistados	90
Gráfico 8 – Perfil familiar dos entrevistados.....	91
Gráfico 9 – Quantidade de pessoas entrevistadas por local de realização das entrevistas.....	99
Gráfico 10 – Proporção dos Terminais Integrados da RMR e os seus respectivos Municípios	104
Gráfico 11 – Indicadores sociais apontados pelos usuários/as.....	115
Gráfico 12 – Indicadores econômicos apontados pelos usuários/as	128
Gráfico 13 – Renda familiar dos/das entrevistados/as	129
Gráfico 14 – Tempo gasto com transporte público coletivo	134
Gráfico 15 – Indicadores ambientais apontados pelos usuários/as.....	137
Gráfico 16 – Cidades que residem os/as entrevistados/as.....	142
Gráfico 17 – Escolaridade dos/das entrevistados/as	143
Gráfico 18 – Satisfação dos usuários quanto ao serviço de BRT.....	147
Gráfico 19 – Percepção dos usuários quanto às condições do transporte interferir nas relações familiares	149

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Quadro síntese	37
Quadro 2 – Instrumentos legais da Política Nacional de Transportes Urbanos	50
Quadro 3 – Tarifas do Transporte Público Coletivo em vigor na RMR	60
Quadro 4 – Os Terminais Integrados da RMR	61
Quadro 5 – Características comuns aos sistemas de BRT	67
Quadro 6 – Os sistemas de BRT no Brasil.....	67
Quadro 7 – Componentes relacionados à qualidade de vida.....	81
Quadro 8 – Linhas de BRT do Corredor Norte-Sul.....	84
Quadro 9 – Princípio e objetivo do desenvolvimento sustentável na PNMU	85
Quadro 10 – Nível de renda familiar	91
Quadro 11 – Consentimento livre e esclarecido dos entrevistados	100
Quadro 12 – Principais irregularidades na prestação do serviço de ônibus na RMR	103

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – As nove cidades mais congestionadas do Brasil	26
Tabela 2 – Renda total perdida devido ao tempo de deslocamento entre 2001 e 2014 (em milhões de R\$ de 2014).....	131

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABEP	Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa
ANP	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ARPE	Agência Estadual de Regulação de Pernambuco
BRT	Transporte Rápido por Ônibus (<i>Bus Transit Rapid</i>)
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCEB	Critério de Classificação Econômica Brasil
CF	Constituição Federal
CMO	Centro de Monitoramento da Operação
CSTM	Conselho Superior de Transporte Metropolitano
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CTM	Consórcio de Transporte Metropolitano
CTU	Companhia de Transportes Urbanos
DRT	Delegacia Regional do Trabalho
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos
ENDC	Escola Nacional de Defesa do Consumidor
IBEU	Índice de Bem-Estar Urbano
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
Idec	Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor
IDG	Índice de Desigualdade de Gênero
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDHAD	Índice de Desenvolvimento Humano Ajustado à Desigualdade
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IFDM	Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal

IPM	Índice de Pobreza Multidimensional
IRBEM	Indicadores de Referência de Bem-Estar no Município
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PEA	População Economicamente Ativa
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPP	Parceria Público-Privada
RIT	Rede Integrada de Transporte
RM	Região Metropolitana
RMR	Região Metropolitana do Recife
SEI	Sistema Estrutural Integrado
SNMU	Sistema Nacional de Mobilidade Urbana
STCM	Sistema de Transporte Complementar Metropolitano
STPP	Sistema de Transporte Público de Passageiros
TI	Terminal Integrado
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
VT	Valor do Tempo

SUMÁRIO

1	PERCURSOS INICIAIS.....	21
1.1	JUSTIFICATIVA DO TRABALHO	21
1.2	DO OBJETO DE ESTUDO.....	29
1.3	CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA.....	31
1.3.1	Premissa central e suas implicações.....	32
1.4	OBJETIVOS	34
1.4.1	Geral	34
1.4.2	Específicos.....	34
1.5	PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO CONHECIMENTO	35
1.6	ESTRUTURA COMENTADA DOS CAPÍTULOS.....	36
2	O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO	38
2.1	O FENÔMENO URBANO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO	38
2.1.1	O transporte urbano na lógica da produção capitalista do espaço.....	41
2.2	AS POLÍTICAS URBANAS DE TRANSPORTE NO BRASIL: AVANÇOS E ENTRAVES	44
2.2.1	O transporte de mercadorias, a livre circulação e a cobrança de impostos	44
2.2.2	O transporte público coletivo como política social.....	47
2.3	O PAPEL DO ESTADO NA PROVISÃO DE EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE URBANO	51
2.3.1	Os arranjos institucionais na gestão do transporte urbano metropolitano.....	53
2.4	O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NA RMR ...	56
2.5	O CASO DO BRT	62
3	MOBILIDADE E QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES.....	69
3.1	MOBILIDADE E A RELAÇÃO SOCIAL DO TEMPO NO COTIDIANO URBANO	69
3.2	OS INDICADORES URBANOS E A QUALIDADE DE VIDA	73
3.2.1	O Índice de Desenvolvimento Urbano	74

3.2.2	Outros indicadores sobre qualidade de vida adotados pelo IBGE	76
3.2.3	O Índice de Bem-Estar Urbano	77
4	DESVELANDO O PERCURSO	82
4.1	DEFINIÇÃO DO TIPO DE PESQUISA.....	82
4.2	OS PASSOS METODOLÓGICOS.....	84
4.2.1	As técnicas de pesquisa.....	87
4.3	POPULAÇÃO DE ESTUDO E AMOSTRA	89
4.3.1	Os locais de realização das entrevistas.....	92
5	OS PERCURSOS DE UMA MOBILIDADE PERIFÉRICA	101
5.1	AS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO POR TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA RMR	102
5.1.1	Implantação e estrutura do corredor Norte-Sul na RMR	105
5.2	OS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO POR BRT	112
5.2.1	Aspectos Sociais	113
5.2.1.1	Segurança pública	113
5.2.1.2	Número de passageiros dentro dos veículos	115
5.2.1.3	Comportamento dos usuários.....	117
5.2.1.4	Comércio ambulante no interior dos BRT.....	120
5.2.1.5	Segurança no trânsito	124
5.2.1.6	Comportamento dos motoristas e/ou funcionários.....	125
5.2.2	Aspectos Econômicos	127
5.2.2.1	Preço da passagem.....	128
5.2.2.2	Tempo de espera pelo transporte.....	131
5.2.2.3	Localização das estações	133
5.2.2.4	Tempo de trajeto.....	134
5.2.3	Aspectos Ambientais	137
5.2.3.1	Poluição sonora	138
5.2.3.2	Produção de lixo no interior dos veículos.....	138
5.2.3.3	Poluição visual	139
5.2.3.4	Emissão de poluentes	139

5.3	AS VIVÊNCIAS COTIDIANAS DOS/DAS USUÁRIOS/AS DO SERVIÇO: PERCURSOS DE UMA MOBILIDADE PERIFÉRICA	141
5.3.1	Quem são os entrevistados? Onde eles residem?	141
5.3.2	Qual a escolaridade?	142
5.3.3	Mobilidade, Família e Subjetividade	143
6	À GUIA DE CONCLUSÃO.....	151
	REFERÊNCIAS.....	156
	APÊNDICE A - FORMULÁRIO DA PESQUISA DE CAMPO	166

1. PERCURSOS INICIAIS

“Os imperativos da vida urbana estão cada vez mais presentes na vida contemporânea, onde as consequências da globalização impõem práticas estritamente ritmadas, essa racionalidade testemunhada no mundo atual não é apenas social e econômica, ela também reside no território”.

Milton Santos, 2006

Neste primeiro capítulo apresentaremos os aspectos estruturantes que compõem esta dissertação. O nosso objetivo é envolvê-los no objeto investigado e percorrer com ele cada etapa do processo estudado. Com isso iniciaremos tratando da justificativa do trabalho e da caracterização do problema elaborado. Na sequência serão apresentados os objetivos da pesquisa, suas etapas, a estrutura comentada dos capítulos dispostos e o quadro que sintetiza a ideia deste trabalho.

1.1 JUSTIFICATIVA DO TRABALHO

Esta dissertação busca refletir sobre as condições de deslocamento enfrentadas por usuários/as do serviço de Transporte Rápido por Ônibus (BRT) da Região Metropolitana do Recife – PE. Propomos investigar de que maneira os deslocamentos cotidianos feitos por este tipo de transporte podem, de algum modo, implicar mudanças no convívio familiar de quem o utiliza nas atuais condições de circulação.

O estudo da temática urbana com recorte para o transporte público coletivo é algo que me acompanha desde os projetos de iniciação científica, desenvolvidos enquanto estudante de graduação em Economia Doméstica na Universidade Federal Rural de Pernambuco. Tais estudos resultaram na elaboração do trabalho de conclusão de curso intitulado: *Mobilidade urbana na Região Metropolitana do Recife: vivências cotidianas de usuários/as do serviço de transporte público coletivo.*

Orientar as famílias para que elas possam criar condições de melhoria do seu ambiente de convívio e, por conseguinte, a sua qualidade de vida, seja em aspectos básicos do cotidiano, como a alimentação e vestuário, ou nas suas relações interpessoais, é algo que compete a essa formação. Assim, busca-se analisar como questões atreladas ao cotidiano urbano, a exemplo da mobilidade, podem repercutir no espaço privado/doméstico, o lar. Isto é, portanto, o que me vincula nessa jornada.

A pesquisa de mestrado, desenvolvida nos dois últimos anos, junto ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, corresponde a uma abordagem cujo interesse surgiu com base em experiências vividas e dificuldades enfrentadas enquanto usuária do serviço de ônibus na referida região metropolitana.

Se a necessidade de deslocamento é tida como uma mercadoria, ela seguirá as tendências da lógica de segregação de classe, onde o acesso ao lugar será avaliado em função dos recursos econômicos. O direito ao transporte tem o seu preço, assim como as horas dispendidas nele. Quem pagará por esse tempo? Nessa relação parece que espaço e tempo podem ser calculados, mas, na realidade, não têm valor de troca. Referimo-nos ao tempo cronológico, não remunerado, imposto e improdutivo. Tempo que deixa de ser experienciado e passa a ser consumido e descartado continuamente.

Por meio de entrevistas com usuários/as do Ônibus de Transporte Rápido (BRT), a nossa análise busca identificar sua percepção quanto ao tempo percorrido nas viagens e que poderia ser aproveitado nas atividades em família. A pesquisa concentra-se em um corredor de grande circulação e que foi recentemente reestruturado para viabilizar viagens por ônibus mais rápidas. Fomos conferir essa mudança e saber se corresponde aos resultados esperados a priori.

Neste trabalho não pretendemos lançar soluções às questões encontradas, mas, esperamos trazer algumas inquietações que possam contribuir no tocante aos aspectos vinculados ao direito ao transporte público coletivo e de qualidade, ao direito à cidade e ao seu pertencimento.

Pensar a cidade é voltar-se para as pessoas e ver através da perspectiva delas, reconhecendo-as enquanto sujeitos desse processo. Do contrário, a cidade infla instantaneamente, mas não se sustenta, não tem movimento.

Ao longo do tempo, as sociedades humanas criaram e recriaram formas de organização e aperfeiçoamento de suas atividades cotidianas, transformando o espaço de vivência no palco de construção dessas relações. Acelerado o processo de urbanização e de expansão das cidades, principalmente pela lógica capitalista dos novos modos de produção do espaço (HARVEY, 2005), o transporte motorizado se transformou em um instrumento indispensável para a conexão de pessoas e de atividades no contexto das atividades urbanas cotidianas.

A formação de um intenso fluxo de veículos de uso particular e coletivo nas estruturas viárias, como consequência da necessidade de deslocamento, proveniente da dinâmica de concentração de serviços nos centros urbanos e do distanciamento das moradias em relação a eles, acarretou uma série de dificuldades: tanto no funcionamento do sistema de tráfego e de transportes desses lugares, quanto na acessibilidade aos equipamentos urbanos e na mobilidade das pessoas, trazendo para essa realidade as marcas de um fenômeno urbano que desafia os modos de circulação nas cidades brasileiras, desde o final do século XX (SANTOS et al., 2015).

De acordo com Guimarães (2012), mobilidade urbana é a facilidade real ou efetiva das condições de deslocamento, realizada por qualquer modo em via pública, que leva em conta as necessidades dos/das cidadãos/as. A mobilidade está vinculada ao direito fundamental de ir e vir de cada cidadão e da coletividade, conforme dispõe o artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal (1988) onde trata que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”.

Não obstante, esta facilidade de circular, segundo Guimarães, não está sendo efetivada em nossos dias atuais. O que percebemos é a precariedade do sistema de transporte público coletivo, a abertura do mercado para o incentivo à aquisição e consumo dos transportes de uso particular e um cenário onde as estruturas rodoviárias não comportam a demanda de veículos e que se esgotam em suas limitações de fluxo. Tudo isso revela a dinâmica de um Estado neoliberal que coloca nas mãos dos/das cidadãos/cidadãs a responsabilidade individual pelo seu modo de transporte urbano (VELOSO, 2015).

Travados em uma mobilidade de dinâmica periférica, usuários/as, principalmente dos transportes de uso coletivo, tornam-se ainda mais “*reféns da imobilidade urbana*”¹. De acordo com Silva (2014, p.17), “o trânsito se tornou um dos principais fatores de estresse de uma cidade, e o transporte público coletivo parece abarcar a maioria desses conflitos”. Esses conflitos podem repercutir também na forma de aproveitamento do tempo das pessoas com suas famílias, nas atividades de lazer e outras, além de gerar consequentes implicações na qualidade de vida dos indivíduos e em suas relações interpessoais.

Para Ferraz e Torres (2001), a facilidade de deslocamento de pessoas, que dependem das características do sistema de transporte de passageiros, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento econômico e social. No contexto urbano-metropolitano, os deslocamentos temporários se tornam mais que uma característica da vida metropolitana, passando a serem indicadores dessa articulação e do seu espaço de atividade.

Diante desse contexto, a presente pesquisa busca analisar como as condições de deslocamento por transporte público coletivo interferem nas relações familiares dos/das usuários/as do serviço, na Região Metropolitana do Recife (RMR). Para isso, estuda-se o caso de pessoas que utilizam o sistema de Transporte Rápido por Ônibus (*Bus Transit Rapid - BRT*), no corredor Norte-Sul do Sistema de Transporte Público de Passageiros da referida região. A escolha por este equipamento ocorreu devido à proximidade do objeto e também por identificar que o BRT sofreu recentes mudanças em sua dinâmica de funcionamento, cuja finalidade era de viabilizar modos mais rápidos e integrados ao sistema de transporte de massa disposto na RMR.

Além disso, a pesquisa busca investigar, a partir do registro de algumas vivências cotidianas vinculadas às condições de deslocamento e de acesso dos/das usuários/as a esse tipo de transporte, a relação entre o tempo despendido pelos usuários/as dos BRT e suas implicações no convívio diário e nas relações estabelecidas no contexto familiar dessas pessoas.

As novas formas de organização e de aperfeiçoamento das atividades humanas transformaram o espaço de vivências cotidianas em um instrumento simbólico de representações sociais, políticas, econômicas e culturais de modos de vida. Não obstante, o

¹ Este termo foi retirado de uma matéria publicada pelo jornal impresso, *Diário de Pernambuco*, em 30/05/2015. A sua abordagem tratava das condições de deslocamento de usuários/as do serviço de ônibus na Região Metropolitana do Recife.

transporte aparece nesse conjunto de relações e se apresenta enquanto uma ferramenta indispensável no cotidiano das cidades, pois ele estabelece, concomitantemente, conexões entre pessoas, instrumentos e atividades, revelando-se um mecanismo necessário para o desenvolvimento desse espaço. De acordo com Vasconcellos (2012, p. 35), “a necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias à sociedade. Adicionalmente, a circulação está ligada aos fatores de acessibilidade e mobilidade urbana”.

Com a dinâmica de concentração de serviços e atividades em uma determinada região, pessoas moradoras de áreas mais distantes começam a serem atraídas para esse núcleo de produção e de consumo de bens e serviços. Segundo Pietrantonio et al. (1996), quando uma nova atividade surge em um determinado lugar, ela produz e/ou atrai simultaneamente diversas demandas de viagens, de modo que a demanda por transportes é o conjunto de deslocamentos gerados a partir da interação espacial entre essas atividades.

No contexto metropolitano, essa dinâmica é percebida de modo ainda mais intenso, uma vez que as cidades que compõem essas regiões vivem em função da demanda do núcleo, a Capital que, por sua vez, faz com que as demais cidades tornem-se dependentes de suas atividades, principalmente no campo econômico. Na escala metropolitana, a necessidade de deslocar-se para as áreas centrais gera uma maior demanda por transportes e, ao mesmo tempo, estabelece uma relação de dependência entre as áreas periféricas (VELOSO, 2015).

Os autores Duarte, Sánchez e Libardi (2012) colocam que o aumento do número de transportes individuais no total de viagens motorizadas, decorrente do crescimento acelerado dos centros urbanos, desde o final do século XX, vem desconfigurando o papel das cidades, que é o de proporcionar qualidade de vida e qualidade de circulação, intensificando os conflitos sociais, políticos e econômicos entre diferentes modos de deslocamento.

Para Castells (2013) *apud* Cadaval (2014, p.10), a mobilidade é um direito universal e a imobilidade estrutural das metrópoles brasileiras seria resultado do “modelo caótico de crescimento urbano produzido pela especulação imobiliária e pela partidária gestão municipal e do transporte posto a serviço da indústria do automóvel”. Este modelo não está posto apenas no contexto nacional, ele é uma consequência da expansão capitalista no mundo. Segundo Harvey (2011), a produção urbana está ligada à acumulação do capital, visto que a expansão do capitalismo atrai movimentos migratórios e consequente aumento populacional, onde as

formas de habitar tornam-se os veículos para a produção e absorção desse capital em diferentes localidades, desencadeando um desenvolvimento geográfico desigual.

Em nossos dias, quando nos remetemos ao termo *mobilidade urbana*, o associamos à imagem de congestionamentos, confusões no trânsito, vulnerabilidade nas vias, imobilidade... Este é um dos reflexos cotidianos que as cidades do território nacional vivenciam na atualidade. Os veículos de uso particular, incentivados no país pelas facilidades do crédito nas últimas décadas, passaram a ocupar intensivamente o espaço nas vias urbanas e, em alguns casos, revelaram-se como alternativa para os potenciais usuários do sistema de transporte público, conforme destaca a pesquisa de Ramos e Oliveira (2011). Porém, isso não resolveu o problema do transporte. Pelo contrário, contribuiu para o incremento da massa ambulante sobre rodas, que contribui para as limitações da mobilidade nas cidades.

De acordo com dados de um levantamento realizado por uma empresa internacional de mapeamento por geoprocessamento, no ano de 2017, o Recife aparece no *ranking*² das nove cidades com mais congestionamentos no Brasil, ocupando o 3º lugar, conforme mostra a *Tabela 01*. Além disso, o levantamento apontou a capital do Rio de Janeiro, como uma das dez cidades do mundo que mais sofrem com o trânsito.

TABELA 01. As nove cidades mais congestionadas do Brasil

Posição nacional	Posição mundial	Cidade	Nível de congestionamento pela manhã	Nível de congestionamento pela tarde	Nível de congestionamento comparação com 2016*
1º	8º	Rio de Janeiro	63%	81%	47% - 0%
2º	28º	Salvador	63%	70%	40% ↓ 3%
3º	43º	Recife	60%	65%	37% ↓ 6%
4º	47º	Fortaleza	56%	57%	35% ↑ 2%
5º	71º	São Paulo	42%	53%	30% ↑ 1%
6º	99º	Belo Horizonte	42%	59%	27% - 0%
7º	114º	Porto Alegre	36%	52%	25% ↑ 3%
8º	141º	Brasília	35%	50%	20% ↑ 1%
9º	144º	Curitiba	28%	43%	20% ↑ 2%

Fonte: TomTom Traffic, 2018.

*% duração das jornadas nos horários de pico em comparação com momentos de menos trânsito.

Observamos que no caso de Recife, apesar da queda de 6% no nível de congestionamento em relação ao ano de 2016, a cidade ainda sofre diversas limitações em seu tráfego. Podemos até considerar que essa queda tenha sido provocada pela mudança de hábito das pessoas, em relação ao gasto com custos do transporte individual. Dentre estes custos, destaca-se o de combustível, neste caso a gasolina, que fechou o ano de 2017 com um

²Informações retiradas do jornal do site da empresa *TomTom Traffic Index 2017* (8ª edição). Disponível em: <https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=LARGE&continent=SA&country=ALL>. Acesso em: Jan/2018.

aumento de 9,16% na média de preço em relação ao ano anterior, de acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP em 2018. Assim como também podemos atribuir, diante do cenário político existente no país, à queda de postos de trabalhos e de empregos formais, que comprometeu diretamente na renda das famílias. Mas, não porque a redução dos níveis de congestionamentos registrados na cidade do Recife apresente vínculos diretos com investimentos significativos atuais para o setor de transporte e de mobilidade na região.

Se por um lado travaram os adeptos ao transporte motorizado individual, do outro lado, travaram também aqueles que utilizam o transporte público coletivo como meio de locomoção. Na Região Metropolitana do Recife, vivenciamos a estrutura dos transportes públicos coletivos que funciona carregada de limitações: são veículos operando acima da sua capacidade de funcionamento, usuários/as correndo risco de acidentes dentro e fora dos coletivos, trabalhadores/as rodoviários sobrecarregados em suas tarefas, dentre tantas outras dificuldades diárias. Cenário objeto de vários estudos, pesquisas e reportagens. Uma matéria³ publicada por um jornal de grande circulação da RMR, em 2015, identificou que os sete maiores problemas enfrentados pelos usuários/as de ônibus da região são: superlotação, pontos de parada sem abrigo, calor e aperto, queima de paradas, insegurança, dificuldades com a leitura biométrica durante o embarque e má educação de alguns passageiros/as.

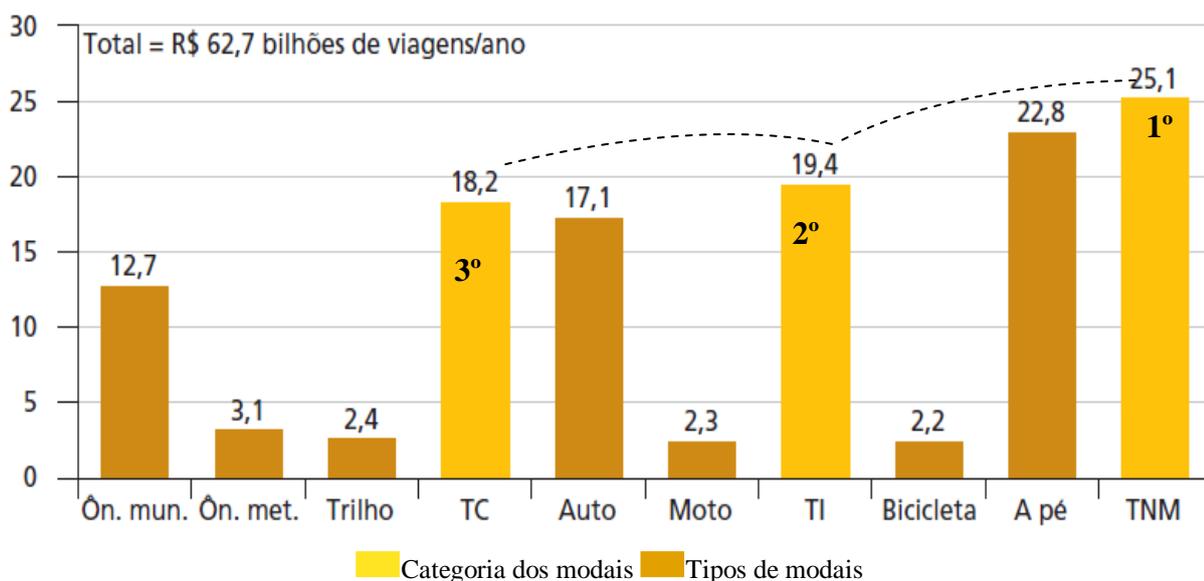
Diante de diversos transtornos, a questão da mobilidade tomou dimensões legais de interesse público, na medida em que foi criada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) pela Lei 12.587 de 2012. Tal política é um instrumento da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano da Constituição Federal de 1988. A PNMU foi criada como um mecanismo que visa a integrar os diferentes modos de transportes, com a finalidade de melhorar a acessibilidade aos bens e serviços e, conseqüentemente, a mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (BRASIL, 2012).

A necessidade de possibilitar melhorias na acessibilidade e mobilidade carece de avanços, a integração entre os diferentes modos de transporte é um dos grandes desafios do gerenciamento dos transportes, prevalecendo o uso de um transporte “desintegrado”. De acordo com dados divulgados pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP/2012), o número de viagens/ano realizadas por automóveis de uso particular em cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes, é o segundo maior (17,1 bilhões), perdendo

³Os sete “infernos” dos passageiros de ônibus. Diário de Pernambuco. Recife, 21 de jun de 2015.

apenas para as viagens realizadas a pé (22,8 bilhões). No conjunto dos tipos de transportes utilizados, sejam eles coletivo, individual e não motorizado, as viagens/ano por transporte coletivo apresentam o menor número (18,2 bilhões), conforme mostra o *Gráfico 01*:

GRÁFICO 1. Viagens por ano, por modo principal, cidades com mais de 60 mil habitantes – Brasil (2012)
(Em bilhões de viagens/ano)



Fonte: ANTP (2012) *apud* Ipea (2016).

OBS: TC = transporte coletivo (ônibus local e metropolitano, trens e metrô).

TI = transporte individual (automóvel e motocicleta).

TNM = transporte não motorizado (bicicleta e a pé).

Ôn. mun. = ônibus municipal

Ôn. met. = ônibus metropolitano

Este gráfico mostra que o ônibus é o transporte coletivo mais utilizado, sobretudo no âmbito municipal. Considerando que o transporte coletivo tem maior capacidade de transportar passageiros/as no mesmo intervalo de tempo, o seu número de viagens será menor. Mostrando que é o meio de transporte com maior potencialidade de deslocamento urbano coletivo e colaborador do desenvolvimento sustentável.

Segundo Vasconcellos (2016, p.57), a mobilidade cotidiana nas cidades do Brasil caminhou para uma “divisão entre os modos de transporte na qual os veículos motorizados passaram a ser dominantes. E em período mais recente, o uso dos modos motorizados privados (automóvel e motocicleta) passou a ser mais incentivado que o uso dos meios públicos”.

Ao tratar dessa questão, colocamos em pauta a discussão sobre o planejamento dos transportes, não só nos aspectos técnicos, mas também no que se refere ao campo político e

social dessa realidade. Segundo Machado (2010), o planejamento e gestão da cidade tem como pressuposto organizar e ordenar o meio físico-social e buscar o bom funcionamento dos sistemas da cidade. Desse modo, devem considerar os diferentes serviços e equipamentos urbanos que têm importância para a habitabilidade.

1.2 DO OBJETO DE ESTUDO

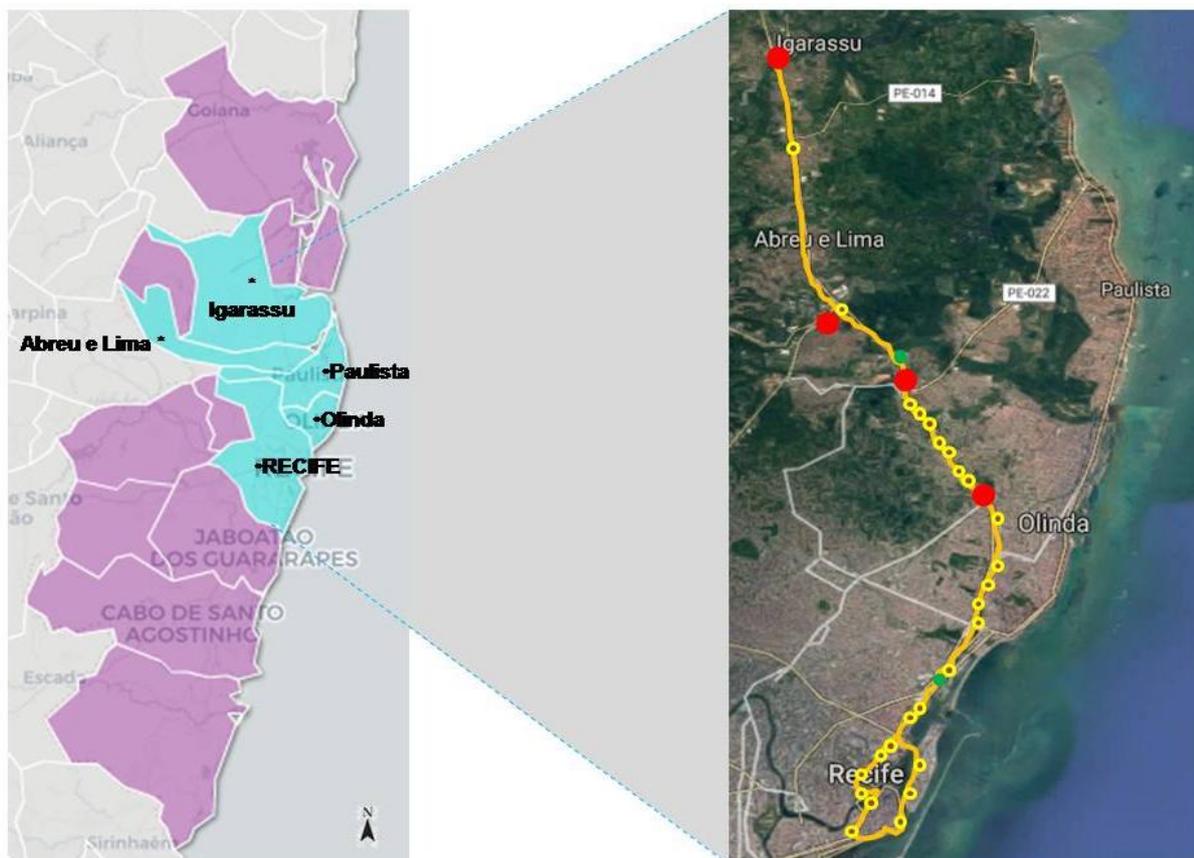
Durante a pesquisa, trabalharemos o conteúdo do Transporte Público Coletivo⁴, a partir de um recorte que contempla o sistema de Transporte Rápido por Ônibus - BRT, que circula no corredor Norte-Sul do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR. A abordagem proposta perpassa as temáticas da mobilidade e da produção do espaço, à luz da Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012). Buscar-se-á, portanto, articular esses aspectos, no contexto da sociedade, marcada pela cultura do consumo individual, para assim compreender a relação: uso do transporte, tempo de deslocamento e espaço de convivência familiar.

Analisar como as condições de deslocamento por ônibus implicam no cotidiano dos indivíduos, sobretudo, na sua convivência familiar é o recorte desta pesquisa que revela o tempo consumido no transporte o indicador que materializa os ritmos da dimensão de produção do espaço.

A abordagem dada ao corredor de transporte metropolitano Norte-Sul (*Figura 01*) partiu do critério de extensão (37,9 km) que este corredor tem em relação ao corredor Leste-Oeste (12,3 km), e também por ele atender a uma maior demanda de usuários/as (cerca de 66 mil usuários/as por dia enquanto que o corredor Leste-Oeste atende a uma média de 50 mil usuários/dia), além de servir um maior número de municípios integrantes da RMR.

⁴Serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público. Art. 4º Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/12.

FIGURA 1. Localização do corredor de BRT Norte-Sul na RMR



Fonte: AUTORA, 2018. Adaptado do Google Maps.

Este corredor de BRT iniciou as suas atividades em 2014 e corresponde em um equipamento de transporte de massa projetado para viabilizar percursos mais rápidos realizados por ônibus.

Atualmente, o corredor Norte-Sul possui vinte e seis estações em funcionamento e duas estações em construção (trataremos dos aspectos desse corredor no capítulo 4 da dissertação). Faz conexão com quatro Terminais Integrados e liga diretamente os municípios de Igarassu, Abreu e Lima, Paulista e Olinda ao Centro do Recife, além de exercer influência sobre outros municípios do norte metropolitano como: Itapissuma, Ilha de Itamaracá, Araçoiaba e Goiana – este último foi recém incorporado à RMR através da Lei nº 382/2018⁵, e agora é o 15º município a integrar-se a região. Atualmente, a RMR supera as densidades demográficas das Regiões Metropolitanas de Fortaleza (544,58 hab/km²) e de Salvador (924,792 hab/km²) chegando a uma densidade de 1.257,66 hab/km².

⁵ Publicada no Diário Oficial em 10 de janeiro de 2018.

1.3 CARACTERIZAÇÃO DO PROBLEMA DE PESQUISA

A questão central do trabalho está ligada às condições atuais do transporte público coletivo e suas implicações na qualidade de vida das famílias usuárias do serviço na Região Metropolitana do Recife. Tratar desta temática é desvelar um caminho cuja rota encontra-se em teste. Não obstante, sua relevância é significativa para os estudos contemporâneos sobre cidade, pois é uma problemática evidente no espaço urbano brasileiro e que se reflete no ambiente das relações familiares.

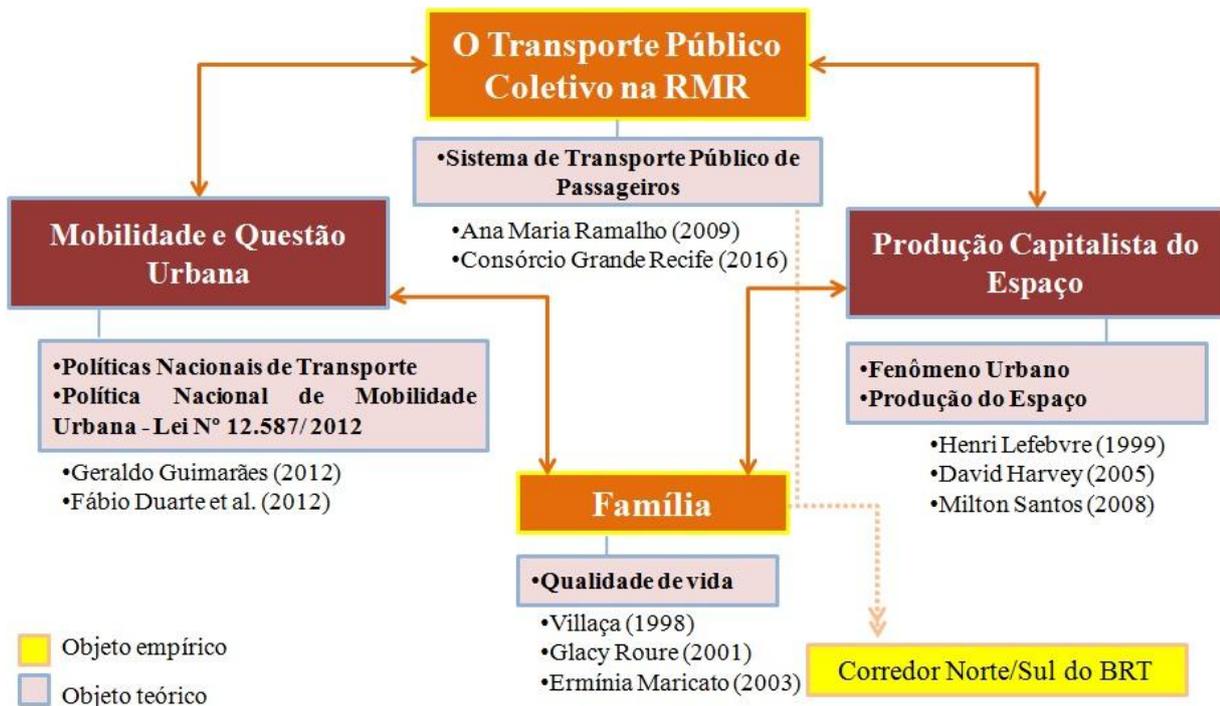
O interesse pela temática surgiu, principalmente, com base em algumas experiências vividas, enquanto usuária do transporte público coletivo da RMR, e de perceber que outros usuários/as também compartilham essas experiências. A partir disso, as questões a seguir são levantadas como apontamentos para o problema de pesquisa:

- a) Na lógica da produção capitalista do espaço, como funcionam os serviços de transporte público coletivo? Atendem a quais interesses? Do mercado ou das necessidades dos usuários/as?
- b) Qual o papel do Estado na provisão de equipamentos urbanos de transporte na Região Metropolitana do Recife?
- c) Quais as implicações do funcionamento desse serviço no cotidiano dos usuários/as e sua relação com as atividades direcionadas para a convivência familiar?

Diante desses questionamentos, o problema de pesquisa de que trata esta dissertação, ilustrado também no desenho do problema – *Figura 02*, versa sobre a seguinte pergunta:

“De que forma as condições de deslocamento por transporte público coletivo interferem nas relações familiares de usuários/as desse serviço na Região Metropolitana do Recife?”

FIGURA 2. Desenho do Problema



Fonte: AUTORA, 2017.

Durante a pesquisa, o conteúdo do transporte público coletivo foi trabalhado com base no recorte do Sistema Estrutural Integrado da RMR, analisando a temática da mobilidade urbana, a partir da produção do espaço. Em outras palavras, buscou-se analisar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, no contexto da sociedade, marcada pela cultura do consumo individual, como objetivo de compreender os aspectos que interferem na qualidade de vida e nas relações das famílias usuárias do serviço de transporte.

1.3.1 Premissa central e suas implicações

Partindo da premissa de que o transporte é um direito social, garantido pela Constituição Federal (1988) a todo e qualquer cidadão brasileiro, e que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, tem como objetivo central:

[...] contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012, Art. 2º).

Pode-se destacar algumas implicações dentre as quais, temos:

- a) Todos os cidadãos/cidadãs deverão ter garantia de acesso ao transporte público seguro, eficiente e com qualidade no território nacional;
- b) A não concretização das condições adequadas de acesso e uso do transporte, sobretudo coletivo, repercute na falta de acesso universal à cidade;
- c) É de responsabilidade do Estado a efetivação do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, mediante políticas públicas de criação, execução e fiscalização do serviço prestado;
- d) O planejamento dos transportes deve ser realizado de modo integrado e mediante a participação social;
- e) Transporte e mobilidade são aspectos da vida urbana com implicações no cotidiano de convivência familiar.

Sendo assim, a pesquisa busca trazer à luz alguns esclarecimentos sobre as condições de funcionamento do serviço de transporte local e nacional e seus desdobramentos na esfera do convívio familiar. Esse aspecto é relevante, uma vez que o direito ao transporte trata também do direito de viver e de ter acesso aos equipamentos dos quais dispõe a cidade.

1.4 OBJETIVOS

1.4.1 Geral

- » Avaliar de que modo e em que extensão as condições de deslocamento por transporte público coletivo acarreta perdas na qualidade de vida dos usuários/as do serviço, na Região Metropolitana do Recife, visto sob o ângulo das relações familiares.

Para atingir esse objetivo maior, traçamos os seguintes objetivos:

1.4.2 Específicos

- » Abordar o fenômeno do transporte urbano sob a lógica da produção capitalista do espaço.
- » Analisar os avanços ou retrocessos nas políticas direcionadas aos transportes urbanos no contexto brasileiro.
- » Investigar a relação entre condições de mobilidade e qualidade de vida no cotidiano urbano.
- » Identificar indicadores que permitam avaliar as condições de deslocamento de usuários/as do corredor de BRT Norte/Sul da RMR.
- » Verificar as implicações do uso do sistema de transporte público coletivo na convivência familiar dos usuários/as.

1.5 PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DO CONHECIMENTO

As etapas de uma pesquisa revelam o caminho percorrido. Essa pesquisa foi desenvolvida em três etapas metodológicas, direcionadas a partir dos objetivos propostos. São elas:

a) *Etapa investigativa*

- » Revisão teórica sobre a temática de funcionamento dos transportes urbanos de uso coletivo, sob a perspectiva da lógica de produção capitalista do espaço. Nesta revisão, levou-se em conta essa perspectiva para a compreensão dos aspectos geopolíticos que perpassam a dinâmica de funcionamento desses equipamentos e suas repercussões no contexto metropolitano do objeto em estudo;
- » Estudo das transformações nas políticas direcionadas aos transportes urbanos no Brasil, a partir de um levantamento bibliográfico e documental em torno da necessidade de deslocamento urbano, esclarecendo como o transporte se transformou num direito social no contexto brasileiro, e quais são os avanços ou retrocessos vinculados às políticas públicas de transporte no país;
- » Levantamento bibliográfico sobre conceitos de qualidade de vida na perspectiva urbana e suas circunstâncias para o cotidiano social e na convivência familiar dos indivíduos;
- » Contextualização das condições de deslocamento urbano e sua relação com o tempo despendido no transporte e que interferem na qualidade de vida das pessoas no espaço urbano.

b) *Etapa exploratória*

- » Levantamento de dados sobre o Sistema de Transporte Rápido por Ônibus e as implicações de seu uso nas relações familiares de usuários/as do corredor Norte-Sul da RMR. Realização de entrevistas e aplicação de formulários com usuários/as do sistema de transporte por BRT, observações em campo e registro fotográfico nos equipamentos de transporte visitados.

c) *Etapa conclusiva*

- » Sistematização dos resultados, análise do caso estudado e correlação entre o objeto teórico e empírico da pesquisa.

1.6 ESTRUTURA COMENTADA DOS CAPÍTULOS

A dissertação está dividida em três partes que se distribuem entre cinco capítulos. Ao dividirmos essas partes associamo-las como se estivéssemos em uma viagem que é composta pela sua origem, percurso e destino, e a cada título escrito nos imaginamos fazendo essa viagem.

Em *A Direção dos Passos*, primeira parte da dissertação, está o capítulo 1, no qual estão dispostos os aspectos estruturais da pesquisa: delimitação do tema, justificativa, problema de pesquisa, objetivos, as etapas do processo de construção do conhecimento e a disposição dos subtemas-chaves trabalhados na concepção, desenvolvimento e apresentação da pesquisa.

A segunda parte trata do objeto teórico da pesquisa, que chamamos de *Caminhos Percorridos* e que integra a fundamentação teórica, dividida em dois capítulos, além da metodologia. O capítulo 2 aborda aspectos conceituais referentes ao fenômeno urbano na sociedade capitalista. Dessa forma, busca tratar das transformações históricas relacionadas com a lógica de produção capitalista do espaço e que, conseqüentemente, modificaram as formas de acesso e de circulação dos equipamentos de transportes. Tais processos foram aproximados do caso brasileiro e relacionados às condições de mobilidade, vivenciadas em algumas capitais do país e em suas regiões metropolitanas. Por outro lado, o capítulo 3 discute a relação entre mobilidade urbana e qualidade de vida das pessoas na cidade. Para isso, analisamos alguns conceitos sobre qualidade de vida, mobilidade periférica e tempo, fazendo-os dialogar com as questões pautadas. No capítulo 4, estão detalhados os passos metodológicos e a caracterização da amostra estudada.

No capítulo 5 está a terceira parte da dissertação, nela apresentamos *O Objeto Desvelado* de que trata a pesquisa, o resultado das entrevistas, sua sistematização e discussão. Analisamos o registro das falas e relatos dos/das usuários/as, a respeito das suas vivências no BRT, e discutimos as implicações do tempo despendido nas viagens para o convívio familiar dessas pessoas.

A discussão propiciada por este estudo contribui para o debate sobre transporte e produção do espaço. Além de problematizar o serviço de ônibus na perspectiva socioeconômica. Por fim, destaca a importância de indicadores urbanos na promoção da qualidade de vida dos indivíduos e de suas famílias.

QUADRO 1. Quadro Síntese

SUBTEMAS	OBJETIVOS	PROCEDIMENTOS	PRODUTOS	CAPÍTULOS
Questão urbana e transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Abordar o fenômeno do transporte urbano sob a lógica da produção capitalista do espaço. • Analisar as transformações nas políticas direcionadas aos transportes urbanos no contexto brasileiro. 	Revisão bibliográfica e documental em torno das políticas de transportes urbanos no Brasil.	Textos conceituais sobre o fenômeno urbano e o direito ao transporte no contexto brasileiro.	2. O transporte público coletivo na produção do espaço
Mobilidade urbana e qualidade de vida	<ul style="list-style-type: none"> • Investigar a relação entre condições de mobilidade e qualidade de vida no cotidiano urbano. 	Estudo bibliográfico sobre mobilidade urbana e levantamento bibliográfico sobre o conceito de qualidade de vida, visando à construção de indicadores.	Textos de análise teórico-conceitual sobre a relação entre mobilidade urbana e qualidade de vida.	3. Mobilidade e qualidade de vida nas cidades
O sistema de Transporte Rápido por Ônibus (<i>Bus Rapid Transit</i>) na Região Metropolitana do Recife e o papel do tempo na convivência familiar dos/das usuários/as	<ul style="list-style-type: none"> • Identificar a relação do tempo nas condições de deslocamento de usuários/as do corredor de BRT Norte/Sul da RMR. • Obter dos usuários/as relatos de vivências familiares que sofreram influência do uso do transporte público coletivo. • Verificar as implicações do uso do sistema de transporte público coletivo na convivência familiar dos usuários/as. 	<p>Pesquisa de campo nos terminais, estações e linhas de BRT do corredor Norte/Sul.</p> <p>Aplicação de formulários entre os usuários/as do corredor Norte/Sul.</p> <p>Observação participante dentro dos terminais, veículos e estações de BRT e realização de entrevistas semiestruturadas com os usuários/as.</p>	<p>Fotografias e registro de falas dos usuários/as.</p> <p>Gráficos e tabelas para análises dos resultados.</p> <p>Registro de falas e análise das entrevistas e observações realizadas.</p>	5. Os percursos de uma mobilidade periférica

Fonte: AUTORA, 2018.

2. O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO

“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 e as pessoas pertence ao próprio processo de produção do capital”.

David Harvey, 2005

A abordagem teórica compõe-se, de uma breve discussão sobre o transporte urbano, no contexto da produção capitalista do espaço, e da sua relação com o modo de funcionamento dos serviços de transporte público coletivo, no contexto brasileiro. Os objetivos deste capítulo são: abordar aspectos conceituais sobre o fenômeno urbano na lógica da produção capitalista do espaço, analisar as transformações nas políticas direcionadas aos transportes urbanos no Brasil e tratar sobre o transporte público coletivo na RM do Recife, sobretudo, o caso do BRT.

Fundamentação Teórica

2.1 O FENÔMENO URBANO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO

As formas de adaptações humanas para suprir necessidades de sobrevivência possibilitaram o processo de formação das cidades. Iniciada no período da Revolução Industrial e intensificada, principalmente, a partir do século XX, a dinâmica de crescimento das sociedades transformou o arranjo dos modos e condições de funcionamento do trabalho, atribuindo à indústria um papel primordial na fabricação de bens e serviços, produzidos anteriormente no espaço doméstico pelos próprios membros dos núcleos familiares.

O espaço urbano torna-se o lugar da troca e de encontro das coisas e das pessoas. Essa troca requer comunicação, confronto, comparação e, por conseguinte, linguagem e discurso, signos e trocas de signos, transferindo dimensões do espaço-temporal para uma realidade coberta de representações e de símbolos sociais (LEFEBVRE, 1991 *apud* MARQUES, 2012).

A sociedade que nasce da industrialização e procede-a, sociedade pós-industrial, é denominada por Lefebvre (1999) *sociedade urbana*. De acordo com o autor, o processo de

transição dos modos de vida das organizações humanas é característico do fenômeno urbano e transcorre da seguinte maneira:

a não-cidade⁶ e anticidade vão conquistar a cidade, penetrá-la fazê-la explodir, e com isso estendê-la desmesuradamente, levando à urbanização da cidade, ao tecido urbano recobrando as remanescências da cidade anterior à indústria (LEFEBVRE, 1999, p.25).

Segundo Secchi (2006), a cidade é resultado da construção histórica de ideias e imaginários decorrentes das atividades humanas. Não se trata de uma estrutura presa e limitada às suas formas tangenciais, mas de um conjunto de dimensões simbólicas de representações formadas ao longo do tempo, o que a caracteriza como múltipla, heterogênea e em constante transformação.

De acordo com Abramo (1995), a urbanização seria, sobretudo, o momento de transição nas características que *o urbano*⁷ desempenha nas relações sociais de produção e nos mecanismos necessários à sua reprodução. Para o autor, ela consiste de múltiplos processos em momentos transitórios entre funcionalidades urbanas, ou seja, entre estruturas espaciais que se associam à relação social de produção capitalista. Essas funcionalidades se alterarão, ao longo do tempo, devido a características particulares dos regimes de acumulação capitalista.

Para Augé (2010, p.41), a urbanização do mundo é uma característica essencial do fenômeno da globalização, pois “ela revela todas as contradições desse sistema, cujo ideário de circulação de bens, ideias, mensagens e seres humanos está submetido à realidade das relações de força que se exprimem no mundo”.

Segundo Lefebvre (1991) *apud* Limonad (1999), a urbanização seria uma condensação dos processos sociais e espaciais que haviam permitido ao capitalismo se manter e reproduzir suas relações essenciais de produção. Para o autor,

a própria sobrevivência do capitalismo estaria baseada na criação de um espaço social crescentemente abrangente, instrumental e mistificado. É neste espaço dialetizado que se realiza a reprodução das relações de produção,

⁶ Segundo Lefebvre (1999), a indústria está ligada à *não-cidade*, ausência ou ruptura da realidade urbana. Para o autor, inicialmente a indústria se implanta próxima às fontes de energia, das matérias-primas, das reservas de mão-de-obra. Ela se aproxima das cidades para aproximar-se dos capitais e dos capitalistas, dos mercados e de uma abundante mão-de-obra, mantida a baixo preço. Logo, ela pode se implantar em qualquer lugar, adentrando ou formando novas cidades e depois abandonando-as, quando conveniente.

⁷ A expressão *o urbano*, Lefebvre (1999), é uma abreviação de “sociedade urbana” e define-se, portanto, não como uma realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora.

introduzindo nela contradições múltiplas, vindas ou não do tempo histórico (LEFEBVRE, 1973 *apud* LIMONAD, 1999, p. 72).

Esse entendimento corrobora com a ideia de Monte-Mór (2006), na medida em que o autor aborda a formação da cidade enquanto resultado do aprofundamento da divisão sócio-espacial do trabalho em uma comunidade, permitindo trocas entre ambientes internos e externos baseadas na cooperação e na competição.

Segundo este mesmo autor, a urbanização brasileira se intensificou na segunda metade do século XX, a partir da consolidação das grandes cidades industriais, estimulada pelo capitalismo industrial, sobretudo agroexportador, e direcionou seguindo duas vertentes principais:

a primeira, a transformação da cidade política, tradicional sede do aparelho burocrático de Estado e espaço de comando das oligarquias rurais ligadas à economia agroexportadora, em *cidade mercantil*, marcada pela presença do capital exportador e/ou concentração de comércio e serviços centrais de apoio às atividades produtivas rurais em centro de produção industrial; a segunda, a criação e/ou captura de pequenas cidades como espaços de produção mono-industrial por grandes indústrias. Apenas essas cidades industriais, grandes, médias ou pequenas (mono-industriais) reuniam as condições exigidas pelo capitalismo industrial, onde o Estado regulava as relações entre capital e trabalho, fazia investimentos em infraestrutura, garantia os meios de consumo coletivo, e criava as condições gerais de produção para a indústria (MONTE-MÓR, 2006, p.11).

De acordo com Fernandes (2008), a formação da dinâmica socioeconômica e política do país têm raízes históricas subordinadas por um capitalismo dependente, com consequências de um processo de colonização implantado a partir de uma situação adversa às características e necessidades da sociedade local, cujo processo se repete ao longo dos ciclos de movimentação do capital. Conforme destaca o autor,

a migração para outras regiões, em busca de assalariamento nas ocupações tradicionais; a tentativa de penetrar no *mundo urbano*, de classificar-se dentro dele e de ter acesso a seus privilégios; a identificação positiva com a proletarianização, vista como ascensão social e também como um privilégio; a superestimação do estilo de vida operário etc. – são os mecanismos pelos quais se concretiza a conciliação dos “condenados do sistema”, sobretudo o campesinato, com a sua ordem socioeconômica provenientes da ‘modernização’ do campo, dos serviços, dos modos de produção (FERNANDES, 2008, p. 73).

O processo de urbanização no país é característico de uma dinâmica extensiva composta não só pelas cidades e áreas urbanizadas, mas também por espaços rurais e regionais ao espaço urbano-industrial através da expansão da base material requerida pela sociedade e economia contemporâneas e das relações de produção reproduzidas pela própria

produção do espaço. A urbanização extensiva se intensifica ao longo dos eixos viários de expansão industrial e o transporte desenha os espaços urbanizados que se revelam.

2.1.1 O transporte urbano na lógica da produção capitalista do espaço

O crescimento das cidades acarreta uma progressiva demanda por transportes, que tem origem no processo de concentração de atividades e serviços cotidianos aos equipamentos de consumo coletivo, tais como: escolas, hospitais, indústrias, universidades, bancos, ambientes de culto religioso, centro de compras, de lazer, espaços públicos entre outros. Fazendo do transporte, sobretudo motorizado, um instrumento indispensável para concretizar os deslocamentos entre esses equipamentos, e otimizar o tempo de percurso entre os espaços urbanos objetivados.

De acordo com Bauman (1999), a história moderna foi marcada pelo progresso constante dos meios de transporte. Os transportes e as viagens foram campos de mudança particularmente rápida e radical. No discurso do crescimento econômico e progresso, a invenção e produção em massa de meios de transporte inteiramente novos – trens, automóveis e aviões – abriram estradas para a circulação do capital. Para o autor,

a disponibilidade de meios de viagem rápidos desencadeou o processo tipicamente moderno de erosão e solapamento das “totalidades” sociais e culturais localmente arraigadas; foi o processo captado pela primeira vez na famosa fórmula de Tönnies sobre a modernidade como a passagem da *Gemeinschaft* [comunidade] para a *Gesellschaft* [associação] (BAUMAN, 1999, p.16).

Nesse contexto, o transporte urbano apresenta-se como uma mercadoria com marcado valor de uso e valor de troca, para satisfazer uma carência, uma necessidade ou um desejo humano, para atender à necessidade de deslocamento de cidadãos/as (HARVEY, 2013). O dinheiro, então, é o recurso utilizado para o seu funcionamento, fazendo desse mecanismo o constructo das relações de poder diretamente ligadas às relações sociais, na medida em que se formam grupos segmentados que correspondem aos diversos meios de transporte (automóveis, ônibus, motocicletas, metrô, trens, bicicletas, etc).

No contexto brasileiro, Queiroz et al. (2016) colocam que o país passou por uma profunda mudança em sua estrutura, a partir da segunda metade do século XX. Na medida em que o processo de urbanização no Brasil foi se consolidando, as maneiras e as condições de deslocamento nas cidades também se alteraram. A partir da década de 1950, o processo de mudança nas grandes cidades do país intensificou-se e as redes de bonde foram

gradativamente sendo substituídas pelos ônibus. Com o êxodo rural, entre as décadas de 1970 e 1980, o país deixou de ser essencialmente rural para ser majoritariamente urbano. Esse processo é caracterizado por uma das mais rápidas taxas de crescimento urbano de todo o continente americano, sobretudo nos grandes centros urbanos.

A última Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), realizada em 2015, revelou que mais de 84% da população brasileira vive em cidades, sendo que 47% nas regiões metropolitanas, e seguem como uma tendência da dimensão global de crescimento demográfico em áreas urbanas (IBGE, 2016).

A partir da década de 1990 é vivenciado no país o triunfo do automóvel (RODRIGUES, 2016, p.12). Devido às diversas mudanças nas redes de transporte, as cidades brasileiras iniciaram o século XXI enfrentando uma série de problemas relacionados à mobilidade pelo transporte urbano que insistem até os tempos atuais. Observando o fenômeno urbano nas cidades ocidentais Lefebvre (1999) chama atenção para o advento do automóvel e das suas ameaças à vida social e urbana.

A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel [...] (LEFEBVRE, 1999, p. 29).

A questão central mencionada pelo autor não está na necessidade de deslocamento, pois esta é uma condição aos modos de vida urbanos, mas da ruptura de uma interação entre indivíduos e o seu espaço de convivência sócio interacional guiada por uma lógica de produção e acumulação capitalista.

Por outro lado, o autor Barbosa (2016, p.47) coloca que “o movimento de pessoas tornou-se mais uma exigência social criada pela metropolização do espaço, diante das imposições do mercado de trabalho e em função do próprio mercado precarizado de habitação”. A concentração de bens, serviços e moradias em áreas determinadas gera um grande volume de deslocamentos pendulares, refletido especialmente nas horas de pico (BRAVO et al., 2016).

Segundo Santos (2008), o processo de metropolização da urbanização brasileira compreende na extensão e esgarçamento do tecido urbano entre os limites territoriais dos Municípios-Sede e seu espraiamento em direção aos Municípios-Periféricos – metropolitanos e dependentes – que compõem o mesmo aglomerado urbano. Pode-se afirmar que os

problemas relacionados à mobilidade em regiões metropolitanas têm influência direta na vida cotidiana da população podendo ser causadores de redução de qualidade de vida.

A dimensão desse fato é apresentada nas primeiras pesquisas ‘Origem-Destino’ feitas nas metrópoles, onde se constata certo número de municípios periféricos, com grande contingente populacional, nos quais mais de 60% da força de trabalho se deslocava para outro município para trabalhar. Em “São Paulo, no ano de 1977, esse montante chegava a 67% da força de trabalho de alguns municípios e regiões periféricas intramunicipais que perfaziam um total de 380 mil trabalhadores” (VELOSO, 2015, p. 130). Característico de um processo de concentração de serviços e equipamentos urbanos nos centros das grandes cidades, criando altos graus de dependência das áreas periféricas.

Na lógica de mercado, o transporte público coletivo se constitui 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 desta atividade, com base nos requisitos dispostos na Lei de Uso e Ocupação do Solo⁸. A partir do interesse que lhe é atribuído, o solo assume distintos significados que determinarão o valor de uso e o valor de troca deste espaço.

De acordo com Harvey (2004), o capitalismo tem recorrido repetidas vezes à reorganização geográfica, tanto em termos de expansão como de intensificação, como solução parcial para suas crises e seus impasses. Assim, ele constrói e reconstrói uma geografia à sua própria imagem e semelhança. Constrói uma paisagem geográfica distintiva, um espaço produzido de transporte e comunicações, de infraestruturas e de organizações territoriais que facilita a acumulação do capital numa dada fase de sua história, apenas para ter de ser desconstruído e reconfigurado, a fim de abrir caminho para uma maior acumulação em um estágio ulterior.

Segundo Ferrari (2012, p. 60) “o grande capital realocaliza e reformula territórios econômicos, impondo à rede de mercado seguir às modificações para que permaneçam conectados aos circuitos de valorização”. Para a autora, o capital estimula e negocia com os poderes políticos institucionais a implantação da infraestrutura necessária ao transporte em

⁸“Trata-se de um instrumento municipal de planejamento territorial que permite caracterizar zonas da cidade com funções específicas, de modo a disciplinar as atividades da iniciativa no território urbano de modo equilibrado entre as demandas sociais e o desenvolvimento econômico. A Lei de Uso e Ocupação do Solo impacta diretamente nos padrões de deslocamento diário da população” (DUARTE; SÁNCHEZ; LIBARDI, 2012, p. 13).

lugares distintos, mas, que por sua vez, estão inseridos nos limites dos territórios econômicos possuidores de certo grau de produtividade infraestrutural.

2.2 AS POLÍTICAS URBANAS DE TRANSPORTE NO BRASIL: AVANÇOS E ENTRAVES

De acordo com Farah (2001), as políticas públicas no Brasil até a década de 1980 caracterizavam-se pela centralização decisória e financeira na esfera federal, fragmentação institucional, no campo social tinha caráter setorial, além da exclusão da sociedade civil no processo de formulação das políticas, da implementação dos programas e do controle da ação governamental. A partir deste período, a agenda de reforma das políticas enfatiza a descentralização e a participação, a fim de articular o Estado, a sociedade civil e o mercado na gestão dos recursos e serviços. Essa dinâmica acompanha os avanços no campo do transporte público.

2.2.1 O transporte de mercadorias, a livre circulação e a cobrança de impostos

Durante o período imperialista no Brasil (1822-1889), a regulação dos transportes no território nacional não alçava registros constitucionais. Foi a partir da Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil, em 1891, que o transporte, amparado no trânsito e/ou circulação de bens e mercadorias, começou a ser considerado parte da organização federal. No artigo 11 da Constituição de 1891 registra-se a livre circulação de mercadorias no território:

Art. 11 – É vedado aos Estados, como à União:

1º) criar impostos de trânsito pelo território de um Estado, ou na passagem de um para outro, sobre produtos de outros Estados da República ou estrangeiros, e, bem assim, sobre os veículos de terra e água que os transportarem (BRASIL, 1891, art. 11).

Na Constituição da República de 1934 a livre circulação de mercadorias continua sendo um dos aspectos estabelecidos pelo documento oficial proibindo a cobrança de impostos sob as mercadorias e as pessoas transportadas em todas as esferas de divisão administrativas (art. 17). Por outro lado, amplia-se o desempenho do setor dos transportes, na medida em que determina representantes de organizações profissionais na área dos transportes para compor o cenário legislativo (art. 23), além de integrá-lo à rede de segurança nacional (art. 166).

Art. 17 – É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

IX - cobrar, sob qualquer denominação, impostos interestaduais, intermunicipais de viação ou de transporte, ou quaisquer tributos que, no território nacional, gravem ou perturbem a livre circulação de bens ou pessoas e dos veículos que os transportarem.

Art. 23 – A Câmara dos Deputados compõe-se de representantes do povo, eleitos mediante sistema proporcional e sufrágio universal, igual e direto, e de representantes eleitos pelas organizações profissionais na forma que a lei indicar.

§ 3º - Os Deputados das profissões serão eleitos na forma da lei ordinária por sufrágio indireto das associações profissionais compreendidas para esse efeito, e com os grupos afins respectivos, nas quatro divisões seguintes: lavoura e pecuária; indústria; **comércio e transportes**; profissões liberais e funcionários públicos.

Art. 166 – Dentro de uma faixa de cem quilômetros ao longo das fronteiras, nenhuma concessão de terras ou de vias de comunicação e a abertura destas se efetuarão sem audiência do Conselho Superior da Segurança Nacional, estabelecendo este o predomínio de capitais e trabalhadores nacionais e determinando as ligações interiores necessárias à defesa das zonas servidas pelas estradas de penetração.

§ 1º - Proceder-se-á do mesmo modo em relação ao estabelecimento, nessa faixa, de indústrias, **inclusive de transportes**, que interessem à segurança nacional (BRASIL, 1934, art. 17, art. 23, art. 166).

No que tange a legislação sobre transportes, a Constituição de 1937 dá continuidade à dinâmica de livre circulação de mercadorias atribuindo à União os requisitos sobre essa legislação. No documento é estabelecido o Conselho da Economia Nacional que inclui o transporte em uma das suas cinco seções objetivando a organização da produção agroindustrial nacional.

Art. 16 – Compete privativamente à União o poder de legislar sobre as seguintes matérias:

XI - as comunicações e os transportes por via férrea, via d'água, via aérea ou estradas de rodagem, desde que tenham caráter internacional ou interestadual;

Art. 25 – O território nacional constituirá uma unidade do ponto de vista alfandegário, econômico e comercial, não podendo no seu interior estabelecer-se quaisquer barreiras alfandegárias ou outras limitações ao tráfego, vedado assim aos Estados como aos Municípios cobrar, sob qualquer denominação, impostos interestaduais, intermunicipais, de viação ou de transporte, que gravem ou perturbem a livre circulação de bens ou de pessoas e dos veículos que os transportarem.

Art. 57 – O Conselho da Economia Nacional compõe-se de representantes dos vários ramos da produção nacional designados, dentre pessoas qualificadas pela sua competência especial, pelas associações profissionais ou sindicatos reconhecidos em lei, garantida a igualdade de representação entre empregadores e empregados.

Parágrafo único - O Conselho da Economia Nacional se dividirá em cinco Seções:

a) Seção da Indústria e do Artesanato;

- b) Seção de Agricultura;
- c) Seção do Comércio;
- d) **Seção dos Transportes;**
- e) Seção do Crédito.

Art. 61 – São atribuições do Conselho da Economia Nacional:

d) organizar, por iniciativa própria ou proposta do Governo, inquéritos sobre as condições do trabalho, da agricultura, da indústria, do comércio, dos transportes e do crédito com o fim de incrementar, coordenar e aperfeiçoar a produção nacional (BRASIL, 1937, art. 16, art. 25, art. 57, art. 61).

Com a ampliação da produção e a construção de novas rotas de escoamento das mercadorias, a Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1946 estabelece que é de competência da União o controle do tráfego entre as divisões administrativas, mas não determina cobranças aos transporte por sua circulação no território, exceto quando a cobrança se destinar às condições infraestruturais das vias e estradas.

Art. 5º - Compete à União:

j) tráfego interestadual;

Art. 27 – É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios estabelecer limitações ao tráfego de qualquer natureza por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, ressalvada a cobrança de taxas, inclusive pedágio, destinada exclusivamente à indenização das despesas de construção, conservação e melhoramento de estradas (BRASIL, 1946, art. 5º, art. 27).

Até a *Constituição Política do Império do Brazil* de 1824 o setor dos transportes não entravam em cena. Registra-se que a dimensão dos transportes no Brasil inicia a partir da instauração da república. Na Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 1891 iniciam-se as diretrizes de regulação do transporte nacional, cujo perfil é predominante característico à livre circulação comercial.

A partir da Constituição da República Federativa do Brasil de 1967 é que se estabelece a cobrança de tributos e de impostos ligados à prestação de serviços do setor dos transportes, mas não aos ligados à circulação de mercadorias e de pessoas no território nacional.

Art. 8º - Compete à União:

XV - explorar, diretamente ou mediante autorização ou concessão:

d) as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites de um Estado, ou Território;

XVII - legislar sobre:

n) tráfego e trânsito nas vias terrestres;

Art. 20 – É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

II - estabelecer limitações ao tráfego, no território nacional, de pessoas ou mercadorias, por meio de tributos interestaduais ou intermunicipais, exceto o pedágio para atender ao custo de vias de transporte;

Art. 22 – Compete à União decretar impostos sobre:

VII - serviços de transporte e comunicações, salvo os de natureza estritamente municipal;

Art. 91 – Compete ao Conselho de Segurança Nacional:

a) concessão de terras, abertura de vias de transporte e instalação de meios de comunicação (BRASIL, 1967, art. 8º, art. 20, art. 22, art. 91).

O processo de intensificação das atividades industriais no território nacional possibilitou a abertura de redes de transportes e potencializou sistemas de construção de infraestruturas viárias de circulação de mercadorias e de pessoas. A construção de redes de transportes viabiliza a livre circulação e a extensão da indústria.

2.2.2 O transporte público coletivo como política social

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2016), os sistemas de mobilidade urbana no Brasil têm passado por diversas mudanças nos últimos sessenta anos, com o aumento da taxa de motorização da população e o crescimento acelerado dos grandes centros urbanos. O nascimento da indústria automotiva no país, em meados do século XX, associado à dispersão dos locais de estudo e trabalho, observada nos últimos anos, impulsionaram a forte urbanização brasileira, que se deu segundo os princípios do transporte motorizado rodoviário. Desde então, o ônibus tem se mantido como o meio de transporte coletivo mais utilizado nas cidades brasileiras (IPEA, 2016).

A particularidade da cidade, enquanto fenômeno a ser juridicamente regulado, deu origem ao direito urbanístico, ramo do direito dedicado às relações que envolvem a construção, a conservação e o uso dos espaços urbanos públicos e privados. São objetos do direito urbanístico, por exemplo, o parcelamento e uso do solo, o zoneamento e as obras públicas (PINTO, 2017).

No contexto da globalização, os direitos humanos se consolidaram como um tema global, cujo processo tem como marco a universalização dos direitos, com base na Declaração Universal dos Direitos Humanos⁹ de 1948, estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU). De acordo com Saule Júnior (1997, p. 65), “deste período até 1988 a trajetória dos direitos humanos foi marcada por diversas convenções e declarações, internacionais, que

⁹ Documento disponível em: <<http://www.onu.org.br/img/2014/09/DUDH.pdf>> Acesso: fev/2018.

estabeleceram organismos e mecanismos de proteção desses direitos”. Daí em diante, o indivíduo passou a ser considerado sujeito de direito, não apenas no âmbito do Estado no qual é cidadão, mas um sujeito de direito internacional.

Na França, da Declaração Universal dos Direitos do Homem (ONU, 1948) extrai que os sistemas de transportes ao cumprirem a missão de serviço público, devem ser planejados para atender ao direito fundamental de locomoção, não importando as condições físicas e geográficas das pessoas. Exige ainda que os serviços devem ser estabelecidos nas condições sociais, econômicas e ambientais mais favoráveis para a comunidade, reduzindo ou limitando os riscos de acidentes e a poluição ambiental. Tais serviços deverão possibilitar a utilização por pessoas com deficiências, por meio de redes totalmente acessíveis e por pessoas menos favorecidas economicamente, através de políticas sociais de tarifas especiais (ARAÚJO et al., 2016).

No Brasil, as políticas relacionadas ao direito aos transportes surgiram a partir da promulgação da Constituição Federal em 1988. No capítulo II, artigo 7º inciso IV da Carta Magna, o transporte aparece enquanto direito dos trabalhadores urbanos e rurais, assim como o direito ao salário mínimo, a fim de promover a melhoria das condições sociais dos trabalhadores. A prestação do serviço nos limites de Estado, território e nível internacional é de competência da União. Está vinculado às diretrizes do desenvolvimento urbano junto à Política Nacional de Transportes e compete aos municípios à prestação dos serviços públicos de transporte coletivo, denominados de ‘caráter essencial’. Os autores Orrico Filho et al. (1996), enfatizam que esse caráter essencial dos serviços de transporte, dada sua importância para o desenvolvimento econômico e a integração nacional, justifica a necessidade de regulação, de modo a ajustar falhas que possam prejudicar o desenvolvimento dos serviços.

Após esse período, houve a necessidade de regular os modos de circulação dos equipamentos e agentes do transporte nacional, quando foi promulgado então o Código de Trânsito Brasileiro em 1997. O artigo 1º deste código, parágrafo 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, define que:

o trânsito em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, cabendo-lhes, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (BRASIL, 1997, Art. 1º).

Em 2001, foi instituído o Estatuto da Cidade, pela Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, definido como um instrumento de política pública que estabelece, entre algumas das suas diretrizes gerais, a garantia de transporte público urbano ao cidadão:

Art. 2º - A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais (BRASIL, 2001).

Este instrumento define que são atribuições da União instituir as diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive transporte e mobilidade urbana. Adicionalmente, exige que cidades com mais de 500 mil habitantes devam elaborar o Plano de Transporte Urbano Integrado (BRASIL, 2001). Ainda na perspectiva de regulação do trânsito.

Só depois de 10 anos, foi instituída, pela Lei nº 12.587 de 10 de janeiro de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando o acesso universal à cidade, a partir da integração entre os diferentes modos de transporte, por meio do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, e visando à melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território nacional (BRASIL, 2012). Para isso, a PNMU determina a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana para cidades com mais de 20 mil habitantes como requisito para o repasse de recursos orçamentários federais.

De acordo com Oliveira Júnior (2012), a Lei nº 12.587/2012 reafirma a norma contida no Código de Trânsito Brasileiro quando:

positiva a primazia do transporte não motorizado, em particular, os modos a pé e por bicicleta, sobre os transportes motorizados. Acrescenta que, dentre esses, existe a preferência do transporte público coletivo sobre o individual por automóvel. Não se trata apenas de um atendimento às regras de circulação de trânsito, mas agora com a lei os recursos orçamentários e de financiamentos devem ser destinados ao transporte público coletivo e ao não motorizado (OLIVEIRA JÚNIOR, 2012, p.23).

Contudo, os planos municipais de mobilidade urbana caminham a passos lentos e apresentam dificuldades na sua elaboração até os dias atuais.

No ano de 2015, foi promulgado, pela Lei nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015, o Estatuto da Metrópole, que estabelece diretrizes para o planejamento, a gestão e a execução

das funções públicas de interesse comum cuja realização por um município, isoladamente, cause impacto em municípios limítrofes de regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas. Destaca como diretrizes mais relevantes a implantação de processo compartilhado de planejamento, a tomada de decisão, e a administração e a execução de funções públicas de interesse comum, organizados em consórcios multifederativos, prática crescente na rede de transportes metropolitanos. Exige ainda a compatibilização dos planos plurianuais, das leis de diretrizes orçamentárias e dos orçamentos anuais dos entes envolvidos na governança. Define também que as regiões metropolitanas deverão contar com um plano de desenvolvimento urbano integrado. Porém, a elaboração desse plano não exime os municípios integrantes da região metropolitana da formulação de seus respectivos Planos Diretores, que deverão ser compatibilizados com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (BRASIL, 2015a).

Com tudo isso, o avanço mais recente relacionado às políticas de transportes no Brasil foi com sua inserção no âmbito do direito social, disposto pela Constituição Federal, que se coloca no mesmo patamar que o direito à saúde, à educação, à alimentação e à moradia (BRASIL, 2015b). No *Quadro 02*, estão listados os marcos legais que resumem as políticas de transporte no Brasil.

QUADRO 2. Instrumentos Legais da Política Nacional de Transportes Urbanos

POLÍTICA	MARCO LEGAL	DATA
Política de Desenvolvimento Urbano	Constituição Federal	1988
Código de Trânsito Brasileiro	Lei nº 9.503	23 de Setembro de 1997
Estatuto da Cidade	Lei nº 10.257	10 de Julho de 2001
Política Nacional de Mobilidade Urbana	Lei nº 12.587	03 de Janeiro de 2012
Estatuto da Metrópole	Lei nº 13.089	12 de Janeiro de 2015
Introdução do transporte como direito social	Emenda Constitucional nº 90	15 de Setembro de 2015

Fonte: Instrumentos legais brasileiros.

Para a autora da Proposta de Emenda à Constituição – PEC 90/2011, que permitiu a mudança na redação do texto, deputada Luiza Erundina, a definição do transporte como um direito social, artigo 6º da Constituição Federal, obriga o Estado a garantir esse serviço a todos os cidadãos brasileiros. Segundo a deputada, isso significa uma conquista importante, sobretudo para aqueles que dependem do transporte coletivo para ter acesso aos outros

direitos sociais conquistados (NTU, 2015). Segundo o diretor da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos – NTU, a PEC 90/2011 veio somar-se à Lei nº 12.587/2012, mais conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, que traz instrumentos fundamentais para garantir a sustentabilidade dos transportes e a eficiência nos deslocamentos.

2.3 O PAPEL DO ESTADO NA PROVISÃO DE EQUIPAMENTOS DE TRANSPORTE URBANO

Para os autores Camara et al. (2017), o transporte, apesar de ser considerado uma atividade-meio do ponto de vista econômico, na atualidade, é tido como um influente fator de desenvolvimento regional, mostrando-se um importante eixo para o planejamento, desenvolvimento e gestão das cidades. De acordo com Sousa e Pennini Filho (2017), o planejamento integrado da mobilidade no espaço público é um fator indispensável para um deslocamento seguro de pessoas e cargas. Será que esses aspectos são considerados pelos planejadores urbanos? Segundo Maricato (2003), assim como o financiamento à moradia e ao saneamento básico, o planejamento dos transportes de massa é um dos grandes desafios da política urbana no Brasil no século XXI.

Diante da complexidade e contradição das formas de funcionamento das atividades humanas e da produção do espaço, é importante nos questionarmos sobre o papel do Estado na provisão de equipamentos urbanos de transporte (com destaque para aqueles de uso coletivo, utilizados geralmente pela maior parte da população), uma vez que o Estado deve funcionar como mediador na garantia de condições necessárias para o desenvolvimento de uma sociedade em sua totalidade.

A interpretação do papel do Estado no modo de funcionamento das cidades vem de uma concepção histórica vinculada ao processo de formação e organização das sociedades. Segundo a teoria marxista, o Estado é considerado como:

uma forma independente, que surge da ‘contradição entre o interesse do indivíduo e o da comunidade’. Essa contradição ‘sempre se baseia’ na estrutura social e, em particular, ‘nas classes’, já determinadas pela divisão social do trabalho (...) e pela qual uma classe domina todas as outras (HARVEY, 2005, p. 79).

Na citação acima, percebe-se a estreita relação da divisão de classes, delimitadas pela lógica da produção capitalista, por meio da criação de um instrumento para a própria dominação social, cuja representatividade está ligada a interesses particulares dominantes. Tal

instrumento envolve certas necessidades sociais, na medida em que facilita mecanismos de acumulação capitalista, garantindo o direito da propriedade privada dos meios de produção, da força de trabalho e de facilidades monetárias, deixando de lado aspectos que são de interesse das camadas subalternas. Como destacam Marx e Engels (1970) *apud* Harvey (2005, p.84), o Estado capitalista torna-se “a forma de organização que o burguês necessariamente adota para propósitos internos e externos, para a garantia mútua das suas propriedades e dos seus interesses”.

Por outro lado, o Estado precisa mediar certas questões para possibilitar a circulação de mais capital, na medida em que os interesses privados não dispõem de mecanismos para realizá-los isoladamente. Nesse aspecto,

o Estado também deve desempenhar um papel importante no provimento de ‘bens públicos’ e infraestruturas sociais e físicas; pré-requisitos necessários para a produção e troca capitalista, mas os quais nenhum capitalista individual acharia possível prover com lucro (HARVEY, 2005, p. 85).

Merece destaque o papel de mediador do Estado nas relações de produção capitalista do espaço, o que descarta a característica de neutralidade, um tanto mascarada pelos interesses privados de regulação e dominação social, uma vez que não se trata de um objeto, mas de um conjunto de representações institucionais com interesses privados.

Conforme ressalta Vainer (2000, p. 87), “a *parceria público-privada* assegurará que os sinais e os interesses do mercado estarão adequadamente presentes, representados, no processo de planejamento e decisão”. Nessa discussão o público e o privado são esferas apropriadas e aproveitadas pelo capital para sua reprodução no mercado. Ambos “só existem e são visíveis no mercado capitalista, mediados pelas classes sociais a ele intrínsecas” (FERRARI, 2012, p. 109).

Tendo a cidade como suporte para efetivação deste modo de funcionamento, é inevitável relacionar as condições de provisão dos equipamentos urbanos à lógica da produção capitalista do espaço, de modo que o transporte de cargas e de pessoas se torna uma mercadoria de interesse para a acumulação do capital e com grande potencial competitivo. Isto se dá na medida em que o Estado amplia a sua comercialização, em termos internacionais, importa novas tecnologias e faz girar mais produtos que garantem prestígio e *status* ao consumidor, seja o transporte essa própria mercadoria. Dessa forma, configura-se uma complexidade que transita em um *espaço de fluxos*, definido por Castells (1999, p. 436) “como uma organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam

por meio de fluxos: fluxos de capital, fluxos da informação, fluxos de tecnologia, fluxos de interação organizacional, fluxos de imagens e símbolos”.

2.3.1 Os arranjos institucionais na gestão do transporte urbano metropolitano

De acordo com o IPEA (2015, p. 50), “a formação de arranjos institucionais diz respeito à própria esfera da política, e suas instituições condicionantes referem-se à criação e à modelagem de novas estratégias de cooperação e de consulta entre os atores políticos”. Na dinâmica da gestão territorial de uma metrópole, entes federativos e associados firmam parcerias com a finalidade de viabilizar ganhos e recursos e reorganizar interesses políticos nesses territórios dinamizando rentabilidade à suas atividades próprias e à forma de ocupação do solo.

Ao longo do processo de provisão de serviços públicos no país, sobretudo a partir da década de 1960, “ocorreu a discriminação progressiva de estruturas especializadas em cada área de atuação governamental dentre as quais a educação, a saúde, a habitação e os transportes” (FARAH, 2001, p.122). De ‘caráter essencial’, a prestação dos serviços públicos de transportes abre margens para uma dinâmica de setorialidade das funções e atribuição dos serviços prestados pelo Estado.

Para Arretche (1996), o grande consenso em torno da descentralização se produziu a partir de perspectivas políticas distintas, supondo-se que formas descentralizadas de prestação de serviços públicos seriam mais eficientes e que, portanto, elevariam os níveis reais de bem-estar da população. De acordo com Farah (2001, p.127), a descentralização consiste em um processo de “substituição do modelo de provisão estatal por um modelo em que o Estado deixa de ser o provedor direto exclusivo e passa a ser o coordenador e fiscalizador de serviços que podem ser prestados pela sociedade civil ou pelo mercado ou em parceria com estes setores”. Quando a descentralização ocorre no âmbito de empresas, ou entre empresas e setor público, verifica-se um processo de terceirização (MELO, 1996). Segundo Mattos (2007, p.90),

la descentralización ha permitido que las administraciones locales dispongan de facultades más amplias para negociar directamente con los capitales privados las condiciones requeridas por estos para aumentar allí sus inversiones (MATTOS, 2007, p. 90).

Apesar de a descentralização fiscal ter sido abarcada na Constituição Federal de 1988, a municipalização de políticas públicas no Brasil foi se consolidando apenas ao longo

dos anos 1990, assumindo variados ritmos, dependendo da área (ABRUCIO e FRANZESE, 2007). Se, por um lado, a constituição destas estruturas resultou do reconhecimento da crescente complexidade da problemática social no país, a exigir respostas que considerassem a singularidade dos desafios de cada uma das áreas sociais, por outro, esta especialização acabou se traduzindo em autonomia.

De acordo com Farah (2001),

cada política social e cada setor de serviço público estão sendo concebidos de forma independente dos demais, sem uma articulação entre as ações das diferentes áreas. Disto decorria não apenas a perda de potenciais efeitos positivos de ações coordenadas dirigidas a um mesmo público-alvo, mas também o comprometimento de determinadas políticas, pela inexistência de serviços complementares de outro setor (FARAH, 2001, p. 122).

Isto se dá, mesmo, partindo do conceito de Federação, vista como uma “forma de organização político-territorial baseada no compartilhamento tanto da legitimidade como das decisões coletivas entre mais de um nível de governo” (ABRUCIO e FRANZESE, 2007, p.1-2).

Muitas vezes, a coordenação regional intraestadual tem ficado por conta dos próprios municípios, que se articulam em torno de uma questão por meio da formação de consórcios intermunicipais. Os “consórcios formalizam a cooperação intermunicipal com o objetivo de reunir esforços em torno de um problema cuja solução extrapola os limites de um município e atinge a dimensão microrregional ou regional” (ABRUCIO, 2007, p.14-15). O resultado dessa cooperação pode ser a realização de obras, de serviços ou até mesmo de planejamento conjuntos.

No Reino Unido, a implantação do programa *Private Finance Initiative*, estratégia semelhante às Parcerias Público-Privadas no Brasil, tem sido utilizado em vinte setores diferentes da economia britânica. No entanto, quem mais utiliza esse esquema tem sido o “Ministério de Transportes, responsável por 22% dos projetos em termos de valor capital” (PECI e SOBRAL, 2007, p.4). Tal estratégia segue a lógica de transferência de riscos financeiros para o setor privado, sob a perspectiva do institucionalismo de escolha racional, como instrumento norteador de gestão e eficiência (HALL e TAYLOR, 2003).

No Brasil, as Parcerias Público-Privadas vêm como uma

modalidade de contratação em que os entes públicos e as organizações privadas, mediante o compartilhamento de riscos e com financiamento obtido pelo setor privado, assumem a realização de serviços e empreendimentos públicos (LIMA; PAULA; PAULA, 2005, p.113).

Com a Lei nº 11.079, sancionada em 30 de dezembro de 2004, são instituídas normas gerais para licitação e contratação de Parceria Público-Privada¹⁰ no âmbito da administração pública.

Para Fiego (2008, p.33), “o recurso à PPP no setor de transportes, ocorre quando o poder público identifica uma necessidade coletiva, que tenha uma rentabilidade socioeconômica para um conjunto grande da sociedade, mas os recursos financeiros públicos são insuficientes”. Ainda sobre isso a autora completa:

outra justificativa para a utilização da concessão do tipo PPP é o desejo do setor público não estar mais presente na manutenção da infraestrutura, bem como o gerenciamento da obra para a construção, mas não eximi-se de compartilhar do risco de demanda juntamente com a concessionária. Pois, no modelo caracterizado como de concessão convencional, os contratos são adequados à concessionária financiar um esquema rodoviário importante, cobrar o pedágio dos usuários e suportar o risco associado à demanda, já na parceria público-privada a modelagem do contrato permite o compartilhamento do risco de demanda. Nessa categoria, pode-se encontrar três tipos de modalidade de financiamento: financiamento integral da construção e da manutenção; financiamento parcial da construção e financiamento da operação e manutenção e, por último, financiamento na recuperação de uma infraestrutura já existente e na operação e manutenção (FIEGO, 2008, p.33).

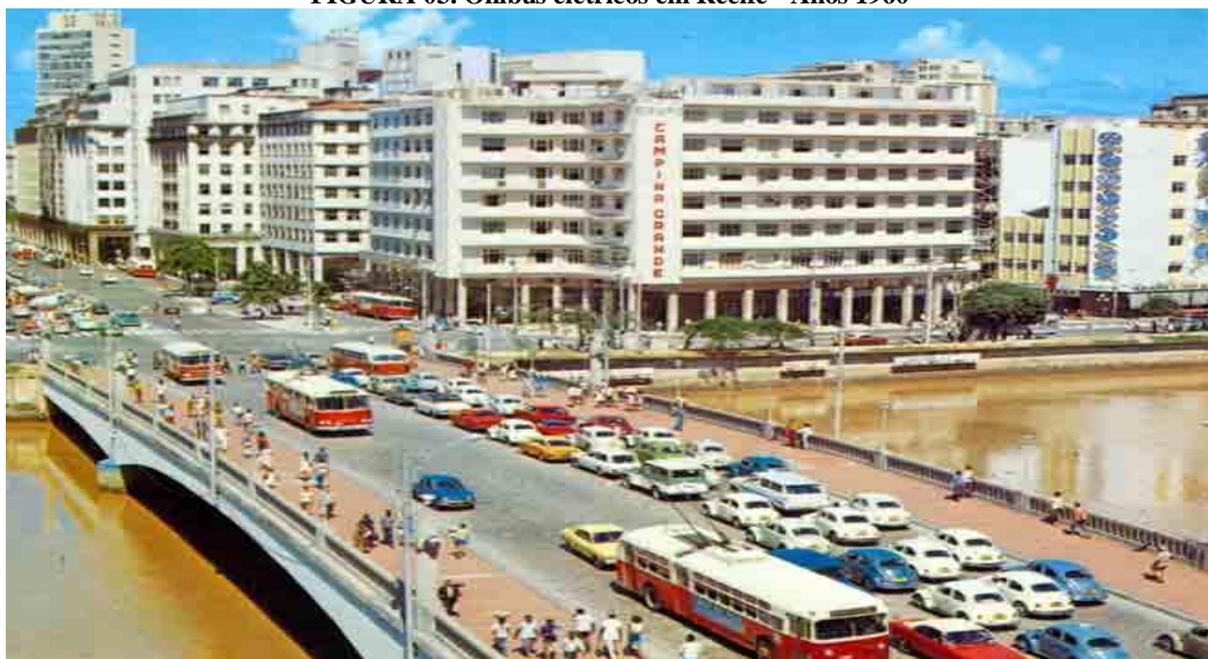
À luz da Constituição Federal de 1988, o transporte público é uma política pública estratégica de competência da União, Estados e Municípios. Best (2011) vê o consórcio público como um possível instrumento de gestão compartilhada que favorece e fortalece o modelo de federalismo cooperativo de que trata a Constituição.

¹⁰ Segundo a Lei nº 11.079/2004, a Parceria Público-Privada é o contrato administrativo de concessão, na modalidade patrocinada ou administrativa. A concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. Enquanto que a concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens (BRASIL, 2004, Art. 2º, § 1º e § 2º).

2.4 O SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Até o final da década de 1950, o serviço de transporte de passageiros do Recife funcionava por meio de bondes que circulavam no centro da cidade. Após a reestruturação do sistema viário e o advento da indústria automobilística internacional, iniciou-se no Recife, a fase do transporte de passageiros por ônibus trólebus (ônibus movidos a eletricidade transmitida por cabo aéreo suspenso sobre o seu trajeto – *Figura 03*) e gerenciado pela Companhia de Transportes Urbanos – CTU, órgão vinculado à Prefeitura Municipal do Recife. Durante essa época, funcionavam na cidade, treze linhas de ônibus servidas por sessenta e cinco transportes importados da companhia americana de automóveis *Marmon-Herrington* para a capital pernambucana. Ao longo de dez anos, a CTU ampliou sua frota para cento e quarenta veículos distribuídos em dezoito linhas de ônibus (BARBOSA, 2011).

FIGURA 03. Ônibus elétricos em Recife - Anos 1960



Fonte: Museu Virtual do Transporte Urbano – NTU, 2018.

A partir da década de 1980, as atividades de monitoramento, planejamento e fiscalização do transporte ocorriam em caráter intermunicipal, começava, então, o processo de compartilhamento do transporte de passageiros por ônibus nos municípios da Região Metropolitana do Recife, desempenhado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/Recife).

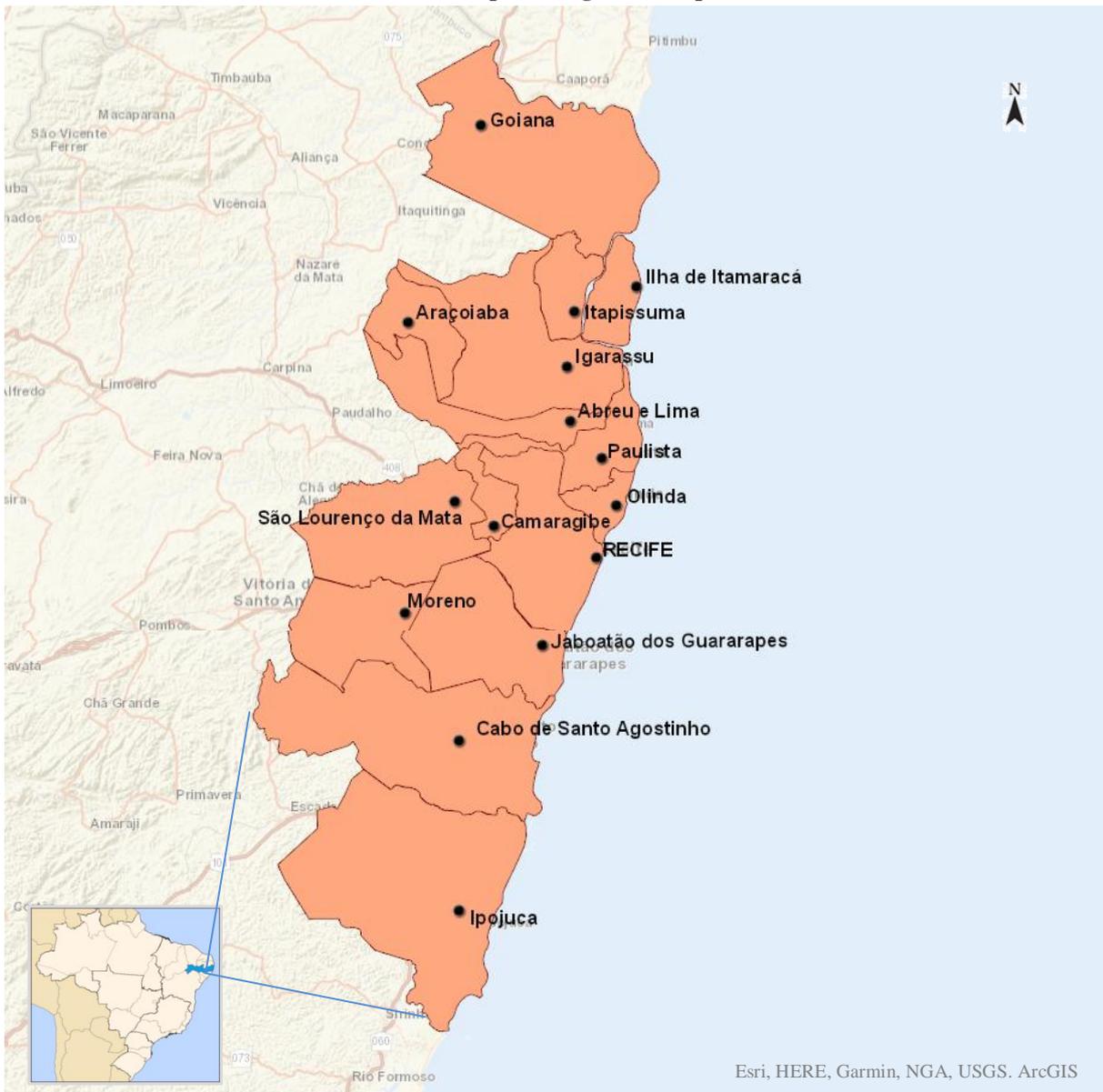
A EMTU foi uma empresa pública estadual criada pela Lei Estadual nº 7.832 de 06 de abril de 1979 (GRANDE RECIFE, 2016). As sessenta e seis empresas operadoras das cento e cinquenta e sete linhas de ônibus existentes funcionavam em caráter de concorrência, não tinham restrições de circulação, operando muitas vezes apenas em horários de pico. As linhas atendiam áreas mais centrais, sendo que poucas que cruzavam outros municípios nem cumpriam com o objetivo do serviço de transporte público metropolitano. Durante esse período, algumas linhas eram gerenciadas pelo Estado e outras pela Prefeitura, mas ainda de modo isolado.

O caráter intermunicipal do transporte de passageiros, a partir da década de 1980, teve influência do processo de metropolização das capitais brasileiras nos anos de 1970 e no Recife não foi diferente. A Região Metropolitana do Recife foi instituída em 1973 pela Lei Complementar Estadual nº 14/1973. A RMR foi uma das primeiras regiões metropolitanas criadas no Brasil¹¹.

Em 1987, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) reconheceu a RMR como metrópole regional, ressaltando a importância política e econômica por ela exercida. Atualmente, essa região se caracteriza como o primeiro maior aglomerado urbano do Nordeste (1.257, 66 hab/km²) e o quinto maior do Brasil. Formada por quinze municípios, a população residente nesta região excede os 4 milhões de habitantes, o que representa mais de 42,7% da população do Estado de Pernambuco (IBGE, 2017). Na *Figura 04* está disposta a localização dos municípios que compõem a RMR.

Em 2008, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/Recife), que era a “experiência mais antiga de gestão metropolitana de transportes públicos de passageiros no Brasil, foi substituída pelo novo modelo de gestão de transporte urbano, o consórcio” (RAMALHO, 2009, p. 110). A partir desta época, o sistema de transporte público coletivo da RMR passou a ser gerido pelo Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, cujas atribuições referentes à gestão do transporte urbano metropolitano se estendem até os dias atuais.

¹¹As primeiras regiões metropolitanas no Brasil foram criadas em 1973, através da Lei Complementar nº14 que, por sua vez, obedecia a Constituição de 1967 (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2010).

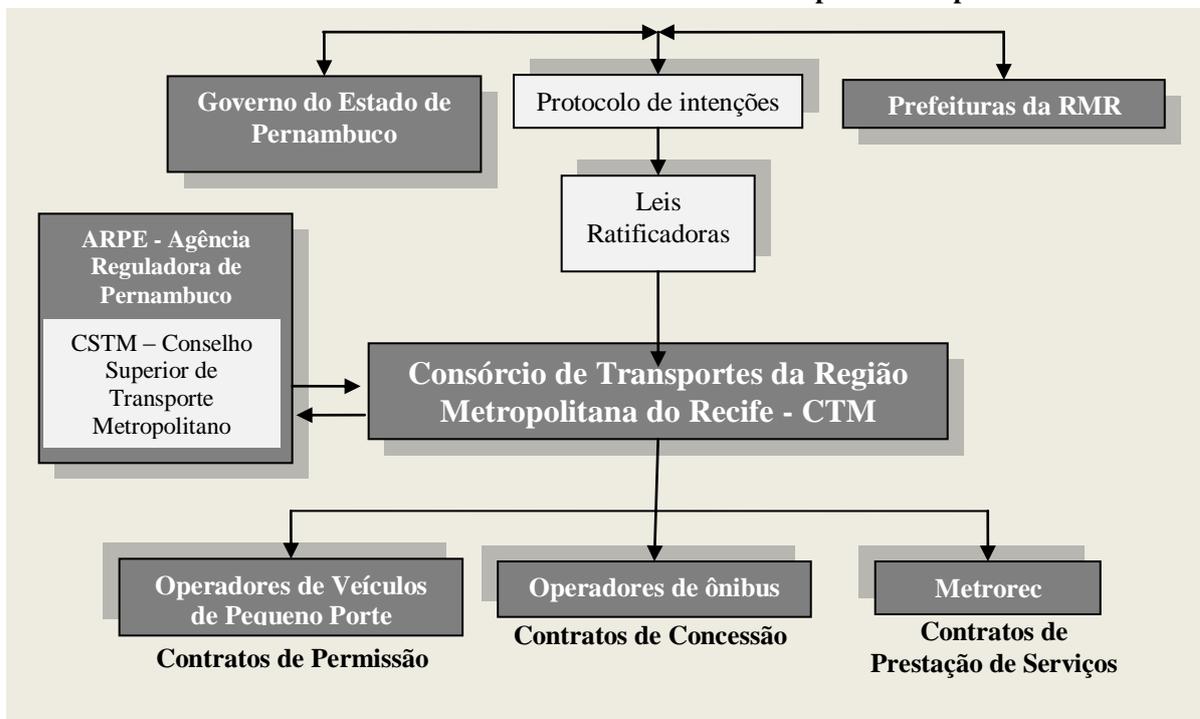
FIGURA 4. Mapa da Região Metropolitana do Recife

Fonte: AUTORA, 2018. Adaptado do Esri – ArcGIS.

Segundo Best (2011), o Consórcio de Transporte Metropolitano tem a função de planejar e gerir o sistema de transporte público coletivo da Região Metropolitana, garantindo qualidade e universalidade dos serviços. No caso do Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, o princípio básico da criação do consórcio é a gestão associada do Sistema de Transporte Público de Passageiros/RMR, considerado fundamental para assegurar a eficiência e qualidade na prestação dos serviços públicos de transportes na RMR. Trata-se de um instrumento de gestão de política pública estratégica e um arranjo institucional de governança metropolitana (BEST, 2011). Este consórcio foi a primeira experiência intergovernamental de

âmbito metropolitano estabelecida no país. A *Figura 05* esquematiza o modelo institucional de gestão do consórcio de transporte da RMR.

FIGURA 5. Modelo Institucional do Consórcio de Transporte Metropolitano



Fonte: EMTU, 2007 *apud* Ramalho, 2009.

Segundo Ramalho (2009), o Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano constitui entidade multifederativa e empresa pública dotada de personalidade jurídica de direito privado, sem fins lucrativos, com sede e foro na cidade do Recife. Quanto aos seus recursos financeiros, esses são adquiridos decorrentes das:

vendas de bilhetes, quotas de contribuição dos sócios do Consórcio de Transporte Metropolitano estabelecidas através do Contrato de Rateio, da renda dos bens patrimoniais, doações, de fundos de transportes e de outras fontes (RAMALHO, 2009, p.126).

Dentre as principais missões desse arranjo institucional estão: a contratação dos serviços de transportes por meio de licitações públicas; o planejamento e gerenciamento do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR assegurando a qualidade e a universalidade dos serviços; a fiscalização e a atualização dos contratos de concessão e, também, a regulamentação das atividades concedidas (IPEA, 2015).

O Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR, atualmente, é composto pelo Sistema Estrutural Integrado (SEI) e pelo Sistema de Transporte Complementar Metropolitano (STCM) que juntos transportam diariamente mais de dois milhões de

passageiros/as, dos quais 65% são usuários da rede integrada SEI que dispõe de terminais integrados, linhas de ônibus, metrô e BRT, e, possibilitam os/as usuários/as viajarem dentro da RMR pagando apenas uma tarifa, esta tarifa (*Quadro 03*) varia de acordo com a localização da rede de transporte (GRANDE RECIFE, 2016).

QUADRO 3. Tarifas do transporte público coletivo em vigor na RMR

ANEL	TARIFA
A	R\$ 3,20
B	R\$ 4,40
D	R\$ 3,45
G	R\$ 2,10
Metrô	R\$ 3,00

Fonte: site do Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, 2018.

Dos quinze Municípios da RMR, doze são integrados ao SEI: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista e Recife. O sistema por ônibus é operado por treze empresas privadas. O de trens urbanos, que se integra ao SEI com linhas troncais, é operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU. O sistema ferroviário atende a quatro Municípios: Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Jaboatão dos Guararapes e Recife; e transporta em média trezentos e cinquenta e cinco mil passageiros por dia útil (CBTU, 2016).

De acordo com o Grande Recife Consórcio de Transportes, o SEI apresenta uma configuração espacial constituída por eixos radiais e perimetrais, sendo os terminais de integração localizados no cruzamento desses eixos. O sistema conta com vinte e cinco terminais de integração (*Quadro 04*) e cento e oitenta e cinco linhas, das quais: cento e vinte e três alimentadoras, que trazem o usuário do subúrbio ao terminal mais próximo; três perimetrais que cruzam grandes corredores sem passar pelo centro da cidade; vinte e quatro troncais que ligam os terminais de integração ao centro do Recife; oito linhas interterminais que levam os usuários de um terminal ao outro; seis linhas transversais e onze linhas circulares que levam os usuários a áreas do entorno do terminal (GRANDE RECIFE, 2016).

QUADRO 4. Os Terminais Integrados da RMR

MUNICÍPIO	TERMINAL INTEGRADO	PASSAGEIROS /DIA	LINHAS DE ÔNIBUS	NUMERO DE VIAGENS
RECIFE	Afogados	13 mil	02	350
	Barro	30 mil	10	940
	Caxangá	09 mil	09	748
	Joana Bezerra	48 mil	10	1188
	Largo da Paz	02 mil	02	220
	Macaxeira	53 mil	14	1.426
	Recife	16 mil	05	533
	Santa Luzia	04 mil	03	106
	Tancredo Neves	49 mil	21	1.298
	Terminal Integrado de Passageiros / TIP	15 mil	11	586
	III Perimetral	10 mil	05	365
JABOATÃO DOS GUARARAPES	Aeroporto	15 mil	08	681
	Cajueiro Seco	31 mil	13	1.126
	Cavaleiro	04 mil	06	309
	Jaboatão	22 mil	13	967
	Prazeres	08 mil	02	124
OLINDA	PE-15	39 mil	17	1.694
	Rio Doce	10 mil	10	684
	Xambá	49 mil	18	1.912
CAMARAGIBE	Camaragibe	38 mil	22	1.332
	Cosme e Damião	07 mil	02	103
PAULISTA	Abreu e Lima	40 mil	11	724
	Pelópidas Silveira	69 mil	25	2.161
CABO DE SANTO AGOSTINHO	Cabo	08 mil	11	457
IGARASSU	Igarassu	13 mil	09	533

Fonte: site do Grande Recife de Consórcio de Transporte Metropolitano, 2018.

2.5 O CASO DO BRT

O termo *Bus Rapid Transit* (BRT) foi adotado nos anos 1990 na América do Norte, porém, a associação das palavras ‘*Rapid Transit*’ (Transporte Rápido) com os custos da tecnologia de ônibus implícitos no termo ‘*Bus*’ criou uma referência e imagem mundial que substituiu os termos mais antigos como ‘*express buses*’, ‘*busways*’ ou até *Bus à Haut Niveau de Service* (BHNS) na França.

De modo geral, a sigla BRT é utilizada para referir-se aos sistemas de transportes urbanos de ônibus que apresentam melhorias significativas de infraestrutura, veículos e medidas operacionais em função de uma qualidade de serviço de ônibus mais atrativa. O sistema BRT surgiu em 1974 com a implantação dos primeiros 20 km de vias exclusivas para “Ônibus Expressos”, na cidade de Curitiba (ver *Figura 06*). Seu conceito refere-se a um sistema de ônibus de alta capacidade, operando em pista exclusiva.

FIGURA 06. Via exclusiva para Ônibus Expressos na cidade de Curitiba – Av. Paraná nos anos 1970



Fonte: NTU, 2009.

Conhecido internacionalmente, esse sistema oferece as vantagens de linhas troncais de alta capacidade aliadas à flexibilidade oferecida pela integração em terminais especiais e a rapidez e baixo custo da construção para a tecnologia de ônibus. Idealizado pelo arquiteto e urbanista Jaime Lerner, praticamente, todos os componentes de BRT foram desenvolvidos na cidade de Curitiba, durante as décadas de 1970, 1980 e começo dos anos 1990, embora a expressão “*Bus Rapid Transit*” não fosse utilizada na época. O processo de implantação de transportes mais rápidos consistia na aplicação de novas ideias para melhorar a eficiência e a

qualidade dos eixos de Ônibus Expressos e da Rede Integrada de Transporte (RIT) de Curitiba (Figura 07).

FIGURA 7. O Boqueirão: ônibus de Curitiba nos anos 1980



Fonte: NTU, 2009.

Pelas vantagens que esse sistema oferece, o conceito de BRT difundiu-se e tem sido adotado por inúmeras cidades.

“Entre as cidades pioneiras destaca-se Adelaide, Austrália, que em 1986 introduziu o sistema de ‘*O-Bahn Busway*’, um sistema de ônibus guiado de 12 km, substituindo um projeto de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Outras cidades tomaram a iniciativa de sobrepor um sistema de BRT na rede de transporte local, modificando também a organização institucional do transporte urbano, com a criação de novas empresas” (NTU, 2009, p.27).

Segundo a NTU (2009), no conceito dos sistemas integrados de ônibus, além das vias exclusivas, destacam-se:

- » O uso de Terminais de Integração ‘fechados’ para permitir a operação ordenada de poucas linhas de alta frequência na via exclusiva (operação tronco-alimentadora). A oferta nesses terminais de novas opções de viagem, tais como linhas diretas e linhas interbairros – que evitem o centro mais congestionado —, criando o conceito de Rede Integrada.
- » A criação de uma Rede Integrada que permita a captação da demanda reprimida não atendida pelo sistema convencional (restrita à demanda servida entre origens e destinos ao longo de cada linha convencional).

- » O uso de veículos maiores, aumentando a capacidade da operação da via exclusiva com veículos de alta capacidade – chegando ao ônibus biarticulado de 25 m (com capacidade para 270 passageiros).
- » O uso das estações ‘tubo’ para realizar o embarque pré-pago e em nível dos passageiros por portas múltiplas, aumentando o conforto e segurança e reduzindo o tempo médio das paradas.
- » A adoção de linhas diretas “ligeirinhos”, entre terminais de integração, e pontos de grande concentração de destinos, aumentando a velocidade comercial do sistema.
- » O uso de portas na esquerda para facilitar a integração e operação com estações centrais.
- » A prioridade nos cruzamentos controlados por semáforos.

Os conceitos de integração e serviços racionalizados (linhas tronco-alimentadoras) foram adotados por dezenas de cidades no Brasil na década de 1990 – embora na maioria dos casos com características parciais de BRT, ou seja, as vias exclusivas e estações com pré-embarque (NTU, 2009).

A partir dos anos de 1990 até os dias atuais registra-se uma tendência de crescimento dos sistemas de BRT no mundo, acentuado, principalmente, nos anos 2000. Em 1994, foi implantado na capital do Equador, Quito, sistema de BRT semelhante ao de Curitiba, com ônibus elétricos, e, em janeiro de 2001, a cidade de Bogotá, capital da Colômbia, iniciou a implantação de uma grande rede de BRT (*Figura 8 e Figura 9*).

FIGURA 8. O BRT em Quito



Fonte: site TheCityFix, 2018.

FIGURA 9. Transmilenio: O BRT de Bogotá



Fonte: site Far East Mobility, 2018.

Após as primeiras experiências no Brasil, o sistema colombiano *Transmilenio* recebeu destaque ao promover uma revolução na cidade de Bogotá. Em meados da década de 1990, o governo de Bogotá começou sua implantação com o desafio de organizar o decadente serviço de transporte público na cidade. Segundo Ribeiro e Machado (2016), o sistema foi implantado com o foco na priorização dos corredores BRT sobre os outros veículos, implicando numa organização espacial de forma abrangente, o que resultou em melhorias para o tráfego em grande parte da cidade.

Em 2004, foi implantado o primeiro sistema de BRT da Ásia, em Jacarta, capital da Indonésia, operando com empresa semiestatal e aproveitando os terminais existentes de micro-ônibus como forma de alimentação (*Figura 10*).

FIGURA 10. O sistema de BRT em Jacarta na Indonésia



Fonte: site Mobilize: mobilidade urbana sustentável, 2018.

O primeiro sistema de BRT da América do Norte foi inaugurado em 2005, na Cidade do México (*Figura 11*). Em 2008, a cidade de Istambul, Turquia (*Figura 12*), implantou um sistema de BRT guiado com recursos eletrônicos e sem a necessidade de intervenção do motorista. O ano de 2008 também viu a inauguração de diversos sistemas de BRT em cidades médias da China.

FIGURA 11. O BRT na Cidade do México

Fonte: City Clock Magazine.

FIGURA 12. O sistema de BRT em Istambul - Turquia

Fonte: Daimler Global Media Site.

Para a NTU (2009), o uso de linhas diferenciadas (paradoras e diretas) conforme as concentrações de demanda, aliado aos terminais de integração, que oferecem novas opções de viagem, permite o uso de veículos de alta capacidade operando em vias exclusivas. Com o uso de linhas diretas entre os pontos de maior demanda, ultrapassando as linhas paradoras nas estações intermediárias, essa tecnologia permite alcançar capacidades semelhantes a de sistemas de metrô leve.

Segundo Ribeiro e Machado (2016), as principais características dos BRT implantados com sucesso, são:

QUADRO 05. Características comuns aos sistemas de BRT

Infraestrutura	01	Corredores dedicados para a circulação do transporte coletivo;
	02	Embarque e desembarque em mesmo nível do veículo;
	03	Priorização semafórica;
Aspectos socioeconômicos	04	Transferência entre rotas sem incidência de custo;
	05	Integração com outros modais de transporte;
	06	Acessibilidade universal.
Tecnologia	07	Sistema pré-pagamento de tarifa;
	08	Centro de controle operacional;
	09	Informação ao usuário;
	10	Veículos de alta capacidade, modernos e com tecnologias limpas;

Fonte: Ribeiro e Machado, 2016.

No Brasil, o sistema BRT está presente em dez cidades: Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo e Uberlândia (NTU, 2018). Apesar do seu pioneirismo na cidade de Curitiba, a implantação de corredores rápidos para ônibus só foi estimulada a partir do ano de 2012, em decorrência dos megaeventos sediados no país: Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas e Paraolimpíadas em 2016. O *Quadro 06* reúne dados gerais sobre esses sistemas no país.

QUADRO 6. Os sistemas BRT no Brasil

IMPLANTAÇÃO	CIDADE/UF	CORREDORES	EXTENSÃO	USUÁRIOS/AS DIA
1974	Curitiba/PR	<ul style="list-style-type: none"> •Norte •Sul •Leste •Oeste •Boqueirão (Marechal Floriano) •Linha Verde 	85 km	543 mil
1976	Goiânia/GO	<ul style="list-style-type: none"> •Corredor Leste-Oeste (Eixo Anhanguera) •Corredor Norte-Sul 	35,3 km	140 mil

(continua)

(Quadro 06 – continuação)

IMPLANTAÇÃO	CIDADE/UF	CORREDORES	EXTENSÃO	USUÁRIOS/AS DIA
2006	Uberlândia/MG	•Corredor Estrutural Sudoeste	7,5 km	16 mil
2007	São Paulo/SP	•Expresso Tiradentes	9,7 km	94 mil
2012	Rio de Janeiro/RJ	•Corredor TransOeste •Corredor TransCarioca	91 km	410 mil
2014	Belo Horizonte/MG	•BRT Antônio Carlos Pedro I •BRT Cristiano Machado •BRT Área Central	24,4 km	740 mil
2014	Fortaleza/CE	•BRT Av. Dedé Brasil •BRT Av. Paulino Rocha •BRT Av. Aberto Craveiro •BRT Raul Barbosa	20 km	240 mil
2014	Recife/PE	•Corredor Norte-Sul •Corredor Leste-Oeste	50,2 km	116 mil
2015	Brasília/DF	•Corredor Expresso Sul	35 km	95 mil
2015	Porto Alegre/RS	•BRT Bento Gonçalves •BRT Protásio Alves •BRT João Pessoa	55 km	*

Fonte: NTU, 2018.

*Segundo a NTU, o sistema de BRT de Porto Alegre ainda não foi colocado em operação.

A partir de 2012, registra-se um crescimento em mais de 66% na extensão dos corredores dos sistemas de BRT no Brasil e a necessidade de viabilizar corredores exclusivos de transporte em massa. Na Região Metropolitana do Recife, essa tecnologia chega em 2014 com a implantação dos corredores de BRT Norte-Sul e Leste-Oeste. De acordo com o Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, esses dois corredores que compõem o **Sistema Via Livre**, são infraestruturas de transporte que sofreram um processo de adequação, durante este período, com a finalidade de funcionar como instrumentos viários para substituírem os ônibus convencionais e acomodar a nova tecnologia de ônibus articulados, o BRT. Desse modo, esperava-se que esses corredores viessem a oferecer um ganho no tempo de viagem e reduzir o tempo de espera dos/das passageiros/as. No capítulo 5 discutiremos sobre as suas condições de funcionamento atuais.

3. MOBILIDADE E QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES

“Quando você pensa em mobilidade, não é somente conseguir se locomover pela cidade. É uma questão que vai muito além disso. Mobilidade, no meu ponto de vista, envolve qualidade de vida”.

José Luiz Mota Menezes, 2018¹²

Fundamentação Teórica

Neste segundo momento da fundamentação teórica, tratamos da mobilidade e da sua relação com o tempo, do conceito de qualidade de vida e de como o transporte urbano toma dimensões nas relações familiares cotidianas. O objetivo deste terceiro capítulo é investigar a relação entre condições de mobilidade e qualidade de vida no cotidiano urbano.

3.1 Mobilidade e a Relação Social do Tempo no Cotidiano Urbano

Diversos fatores ambientais levam a condições de estresse urbano e comprometem a realização de atividades cotidianas, dentre esses fatores, a relação entre o tempo e o deslocamento de viagens se destaca. De acordo com Augé (2010), pensar a mobilidade é também aprender a repensar a relação do tempo.

De acordo com Lefebvre (1991) *apud* Marques (2012), espaço é “a inscrição do tempo no mundo” é nele que os ritmos da população definem o cotidiano, formado por uma multiplicidade de momentos, com diferentes durações: trabalho profissional, voluntário, descanso, arte, jogo, amor, luta, conhecimento, lazer, cultura... Para o autor, aquele que possui um espaço na cidade não possui apenas uma unidade habitável; ele adquire uma distância que conecta seu espaço a outras localidades. E distância é tempo, não apenas para o deslocamento de uma pessoa, mas da adição de todos os deslocamentos, além dos custos de todos os membros de uma família (VILLAÇA, 1998).

Segundo Elias (1998), o tempo é uma construção simbólica das representações desencadeadas nas sociedades. Para o autor,

nas grandes sociedades urbanizadas em que existe o Estado, sobretudo naquelas em que as funções sociais são muito especializadas, em que as cadeias de interdependência que ligam os portadores dessas funções são longas e altamente diferenciadas, e nas quais, grande parte das tarefas vitais

¹² Discurso proferido pelo arquiteto, historiador e professor emérito da UFPE em palestra ministrada no 409º Seminário de Tropicologia da Fundação Joaquim Nabuco. Recife, 05 de jun de 2018. Disponível em: http://www.fundaj.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=8315:qprecisamos-de-um-plano-para-expandir-o-recifeq-aponta-jose-luiz-mota-menezes&catid=44:sala-de-imprensa&Itemid=183. Acesso em: 06 de jun de 2018.

cotidianas é executada por energias e máquinas descobertas pelo ser humano, a necessidade social de medir o tempo e, para esse fim, dispor de instrumentos adequados constituídos por sinais mecânicos, torna-se irreprimível; o mesmo acontece com a consciência do tempo dos homens e das mulheres que vivem nessas sociedades (ELIAS, 1998, p.98).

Segundo o autor, o tempo é um símbolo de linguagem do qual as sociedades humanas utilizam para guiar a sua vida cotidiana. Na dinâmica do espaço urbano, esse tempo materializa-se nos diversos processos e necessidades dos indivíduos e da coletividade. O tempo gasto no trânsito urbano, as condições de deslocamento pelos transportes expressam diferentes percepções nos indivíduos sobre o tempo gasto nestas atividades, esse *tempo percebido*¹³ se distingue do tempo contabilizado em cada experiência individual.

O espaço urbano é também um lugar de disputa, considerando isso, consumir menores tempos durante os deslocamentos diários torna-se uma necessidade fundamental das sociedades urbanas. De acordo com Villaça (1998), nas metrópoles brasileiras, dado o desnível de poder político e econômico entre as classes sociais, a classe dominante atua no sentido de produzir uma estrutura territorial urbana que otimize os seus tempos de deslocamento entre os locais de emprego e de moradia. As autoras Silva e Bowns (2008), afirmam que essa classe conduz seus locais de emprego próximos aos seus locais de moradia, de compras e de serviços, dificultando o acesso daqueles que habitam fora desse “centro” urbano.

Segundo Muylaert (2016) *apud* Tamis (2016), os modos dos transportes urbanos expressam o controle do tempo pelos modos capitalísticos de subjetivação e seus efeitos de poder sobre as populações. De acordo com a autora,

o tempo não remunerado experienciado nas grandes cidades, evidencia a exploração da potência dos corpos, desativando neles a conexão com seu poder de produção de mundos, onde a vida multiplique (reproduza) modos (TAMIS, 2016, p.14).

Assim, com as ofertas no mercado imobiliário em áreas mais afastadas e desvalorizadas, os trabalhadores pendulares utilizam como estratégia residir nos locais mais acessíveis economicamente, percorrendo maiores distâncias para chegar ao município/região de trabalho (ROMANELLI e ABIKO, 2011). Deste modo, a população mais carente é a mais dependente do transporte público e a mais prisioneira das distâncias. Para esses autores, o

¹³ Segundo Heidegger (2001) *apud* Proscurcin Junior (2012), o tempo percebido refere-se ao tempo dado e interpretável (*deutsame*).

tempo e o espaço acabam sendo relativizados, pois tudo depende do local que se destina/objetiva chegar ou sair.

A mobilidade urbana está vinculada ao deslocamento temporário, esse deslocamento é o movimento que ocorre para fins de trabalho, estudo e outras atividades com retorno ao lugar de origem. No contexto metropolitano, os movimentos intraurbanos e intermunicipais ganham contornos sobre a distribuição espacial da população, são os deslocamentos pendulares. Segundo Silva (2010), o que chamamos de mobilidade ou deslocamento pendular está ligado à expansão de uma determinada região que exerce uma influência de centralidade do mercado de trabalho, se referindo às pessoas que se deslocam com certa regularidade para trabalhar ou estudar em algum município que não seja o seu de residência. De acordo com a autora, a mobilidade residencial e a mobilidade cotidiana têm relação direta com a mobilidade pendular, elas fazem parte da distribuição da população e assumem uma importância cada vez maior com as mudanças socioespaciais construídas.

Assim, a mobilidade espacial está diretamente relacionada à inclusão social, e, a sustentabilidade dos sistemas de transporte passa pela equidade de acesso aos espaços pelos quais dispõe a cidade. Enquanto alguns podem escolher seus padrões de deslocamento livremente, grande parte da população urbana vive em condições restritivas e ineficientes de mobilidade, “uma condição perpetuada pela concentração de investimentos em estruturas que privilegiam o deslocamento de alguns em detrimento do acesso de outros” (SILVA e BOWNS, 2008, p. 296).

Segundo Villaça (1998), no contexto da acessibilidade, diferentes localizações no espaço urbano têm diferentes valores, dependendo do seu nível de acessibilidade a outras localizações importantes, onde as atividades de produção e reprodução acontecem. Esse aspecto também se aplica às localizações com maior acessibilidade a infraestruturas, como os sistemas de transporte, que permitam o acesso a essas localizações “importantes”.

Isso significa que diferentes classes sociais produzem e, mais importante, consomem o espaço de maneiras diferenciadas, e que as relações de conflito entre grupos sociais com mais opções de acesso e aqueles com menos opções de acesso são reproduzidas no espaço urbano. Segundo (Villaça, 2008), ao mesmo tempo em que o Estado intervém, direta ou indiretamente, na oferta habitacional, por meio de financiamento ou construção, a classe dominante, devido ao seu poder de compra junto ao mercado imobiliário formal, pode

selecionar para si as melhores áreas, excluindo e direcionando a localização da população de baixa renda.

Enquanto alguns podem escolher seus padrões de deslocamento livremente, grande parte da população urbana vive em condições restritivas e ineficientes de mobilidade, uma condição perpetuada pela concentração de investimentos em estruturas que privilegiam o deslocamento de carros ao invés do transporte público (ROURE, 2001).

De acordo com Tamis (2016, p.18), “na cidade contemporânea a mobilidade é absolutamente essencial para viver o modo cidade em toda sua plenitude de oportunidades de trabalho, lazer, cultura, conhecimento de novos espaços e a experiência do contato e vivência com a alteridade”, e completa:

tudo isso significa que a mobilidade, em especial nas cidades e metrópoles, é talvez, uma das questões que mais traz à tona as contradições do mundo que foi e ainda está sendo construído por um determinado modo de produção (TAMIS, 2016, p.18).

Em todas as cidades, mas especialmente nas cidades de países em desenvolvimento, onde a absoluta maioria da população não pode pagar e manter um transporte particular, essas iniquidades no planejamento de transporte pioram as iniquidades econômicas e sociais, aumentando a segregação espacial das populações mais carentes e impedindo ou dificultando sua movimentação pela cidade.

Segundo Santos (2006), o endurecimento da cidade é paralelo à ampliação da intencionalidade na produção dos lugares, atribuindo-lhes valores específicos e mais precisos, diante dos usos preestabelecidos. Para o autor,

esses lugares, que transmitem valor às atividades que aí se localizam, dão margem a uma nova modalidade de criação de escassez, e a uma nova segregação. Esse é o resultado final do exercício combinado da ciência e da técnica e do capital e do poder, na reprodução da cidade (SANTOS, 2006, p.169).

Pensar a cidade enquanto espaço urbano de produção, disputa e circulação de sentidos, significa compreender a cidade enquanto espaço de produção de subjetividade, presentificador das identidades e processos de identificação constitutivos de novas formas de subjetivação (ROURE, 2001).

Na dinâmica desses lugares, o transporte reúne as expressivas espacialidades da distribuição dos arranjos sociais na cidade. O tempo, enquanto uma relação social no cotidiano urbano torna-se o tempo materializador das reproduções desiguais indispensáveis na

lucratividade e competitividades pelos espaços. O indivíduo torna-se mercadoria ambulante que se move sobre esses espaços demarcados. O transporte, sobretudo, público coletivo desloca a massa de operários do mercado, sejam eles da produção ou do consumo no sistema capitalista. As cidades sobre rodas (os transportes) se movem em direção do núcleo, para produzirem valor, e se distanciam para reproduzirem nas áreas periféricas a mão de obra para essa informalidade necessária.

3.2 OS INDICADORES URBANOS E A QUALIDADE DE VIDA

De acordo com Silva e Bowns (2008), a mobilidade é um importante indicador de qualidade de vida, pois mover-se na cidade é um requisito básico ao desenvolvimento da maioria das atividades humanas, sendo estas de lazer, trabalho, estudo ou comércio.

Gonçalves e Vilarta (2004) abordam qualidade de vida pela maneira como as pessoas vivem, sentem e compreendem seu cotidiano, envolvendo, portanto, questões como a saúde, a alimentação, a educação, o transporte, a moradia, o trabalho e a participação nas decisões coletivas que lhes dizem respeito.

Apesar de haver inúmeras definições sobre o termo qualidade de vida, não existe um conceito que se amplie para todas as dimensões englobadas. Consideramos, no entanto, que este termo não inclui apenas fatores relacionados à saúde, como o bem-estar físico, funcional, emocional e mental, mas, também outros elementos importantes da vida das pessoas como o trabalho, a família, os amigos, as representações sociais no espaço e outras circunstâncias do cotidiano (PEREIRA, TEIXEIRA e SANTOS, 2012).

O autor Tani (2002) aborda que, a exemplo da qualidade de vida, determinados aspectos da nossa vida como a felicidade, o amor e a liberdade, mesmo expressando sentimentos e valores difíceis de serem compreendidos, não se tem dúvida quanto à sua relevância. Trata-se de um conceito para o qual até mesmo uma definição operacional é difícil de ser elaborada, é parte da subjetivação e da experiência dos indivíduos e do ambiente de convívio socioespacial.

Para esses autores, os conceitos mais expandidos de qualidade de vida, atualmente, buscam dar conta de uma multiplicidade de dimensões discutidas nas chamadas abordagens gerais ou holísticas. O principal exemplo que pode ser mencionado é o conceito preconizado pela Organização Mundial da Saúde (OMS) desde 1995, no qual define que qualidade de vida é “a percepção do indivíduo de sua inserção na vida no contexto da cultura e sistemas de

valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”.

3.2.1 O Índice de Desenvolvimento Humano

O conceito de qualidade de vida está vinculado ao de desenvolvimento humano, cuja medida de mensuração é indicada pelo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). O IDH foi apresentado em 1990, no primeiro Relatório de Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), idealizado pelo economista paquistanês Mahbub ul Haq (1934- 1998), com a colaboração do economista Amartya Sen (1933) (IPEA, 2017). O objetivo deste indicador é oferecer um contraponto quanto a outro indicador muito utilizado para medir taxas de desenvolvimento de um país/nação, o Produto Interno Bruto (PIB) *per capita*, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento.

O IDH não abrange todos os aspectos do desenvolvimento, e não é uma representação da “felicidade” das pessoas, é uma medida resumida que compreende três dimensões básicas do desenvolvimento humano: oportunidade de se levar uma vida longa e saudável – **saúde**; de ter acesso ao conhecimento – **educação**; e de poder desfrutar de um padrão de vida digno – **renda**. Isto implica que o crescimento econômico deva ser traduzido em melhorias das condições de vida, da gestão das políticas públicas, etc.; ou seja, que as pessoas, mais do que beneficiárias, sejam parte ativa e participante das decisões que influenciam as suas vidas (IPEA, 1999). Em uma escala de 0 a 1 considera-se IDH baixo os valores inferiores à 0,499; IDH médio aqueles que estão entre 0,500 até 0,799; e IDH alto valores superiores a 0,800.

Há também o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) que, no caso brasileiro, segue as mesmas dimensões do IDH global e que, além disso, adéqua a metodologia global ao contexto do país e à disponibilidade de indicadores nacionais.

Vida longa e saudável é medida pela expectativa de vida ao nascer, calculada por método indireto a partir dos dados dos Censos Demográficos do IBGE. Esse indicador mostra o número médio de anos que as pessoas viveriam a partir do nascimento, mantidos os mesmos padrões de mortalidade observados no ano de referência.

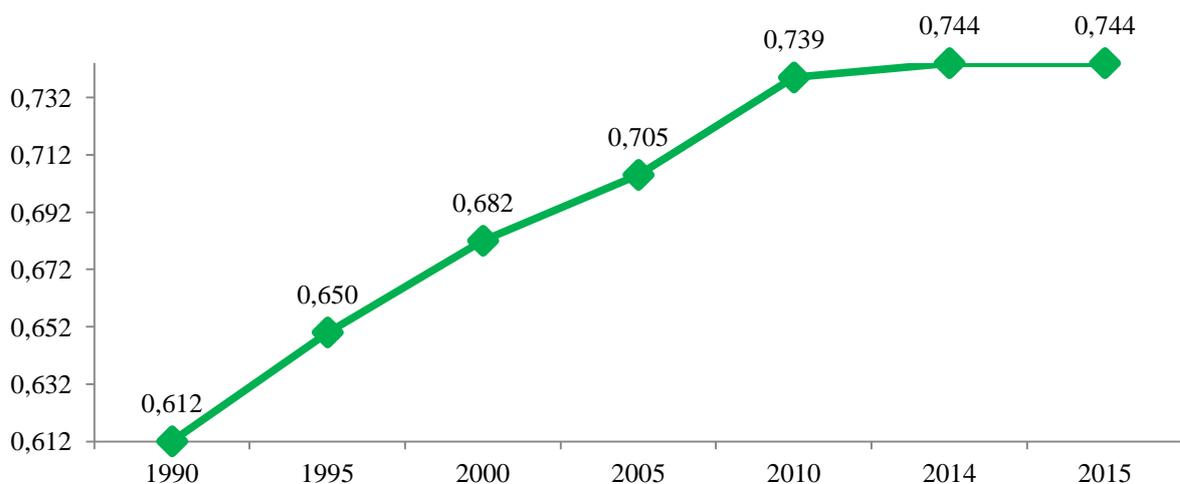
Padrão de vida é medido pela renda municipal per capita, ou seja, a renda média de cada residente de determinado município. É a soma da renda de todos os residentes, dividida pelo número de pessoas que moram no

município - inclusive crianças e pessoas sem registro de renda (PNUD – BRASIL, 2010¹⁴).

Apesar do IDH avaliar somente três dimensões de desenvolvimento: educação, longevidade/saúde e renda do país, foi a partir da sua criação que os governos e instituições começaram a desenvolver iniciativas de avaliação das condições e/ou da qualidade de vida nas diferentes escalas (países, regiões, estados e cidades), impulsionando a elaboração e uso de indicadores urbanos (Nahas, 2011 *apud* Silva, 2015).

No *Gráfico 02* está a evolução do IDH do Brasil entre o período de 1990 e 2015. Observa-se que ao longo das duas primeiras décadas (1990-2010) houve um aumento no índice a nível nacional, no entanto, entre os dois últimos anos desse período (2014-2015) o indicador manteve-se estável.

GRÁFICO 2. Evolução do IDH do Brasil (1990-2015)



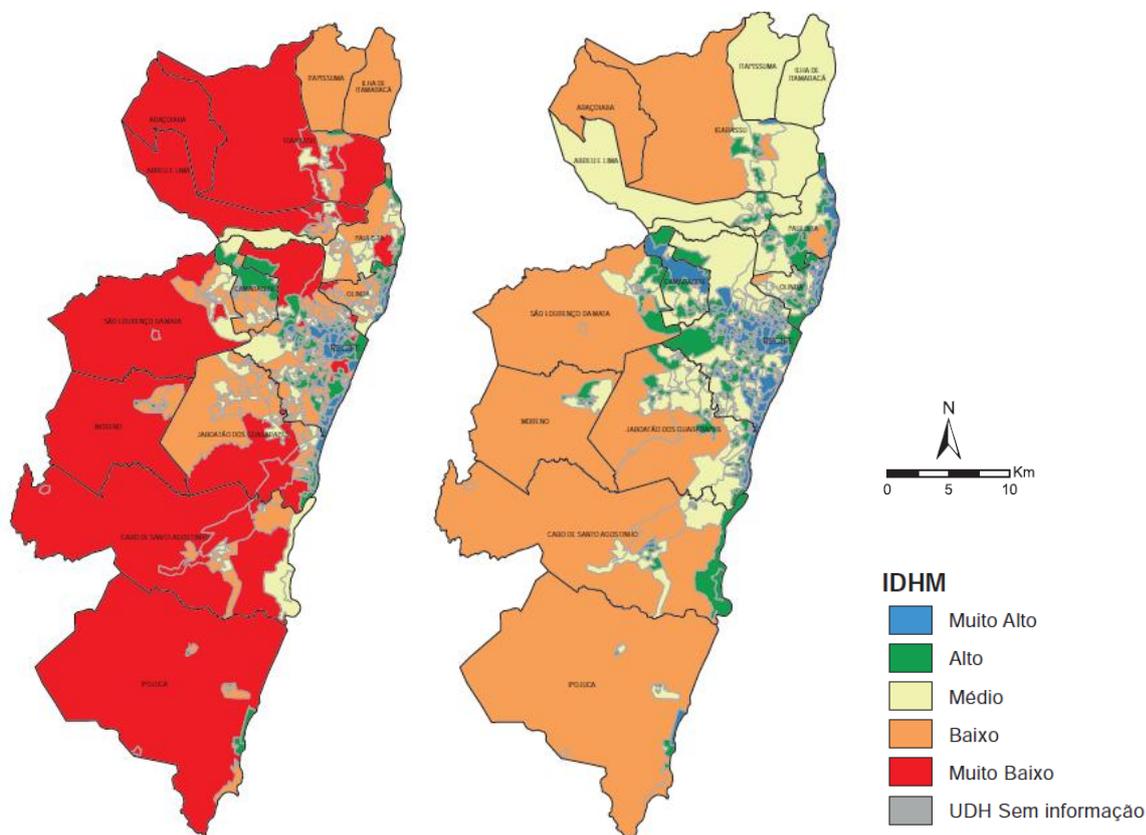
Fonte: Relatório de Desenvolvimento Humano – PNUD.

No IDHM da Região Metropolitana do Recife, registrado pelo Ipea em 2014, a partir de dados do IBGE, foram identificados, entre os anos de 2000 e 2010, os índices de 0,627 e 0,662, respectivamente. Apesar do aumento de 0,035 do IDHM das cidades da RM do Recife, esta região com IDH constante médio ainda é uma das regiões metropolitanas do país com o menor índice de desenvolvimento. A *Figura 13* ilustra a evolução referente ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal da RM do Recife. Percebe-se que os municípios mais

¹⁴Dados referentes à metodologia de cálculo utilizada no IDHM. Disponível em: <http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/conceitos/o-que-e-o-idhm.html>. Acesso em: 02 de julho de 2018.

afastados da capital receberam o IDHM muito baixo, ou seja, eles permaneceram com IDH abaixo de 0,499.

FIGURA 13. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal da RMR (2000-2010)



Fonte: Relatório de Desenvolvimento Humano, Ipea, 2014.

3.2.2 Outros indicadores sobre qualidade de vida adotados pelo IBGE

O primeiro indicador do IBGE de 2005 que trata da qualidade de vida é o percentual da População Economicamente Ativa (PEA) por ramo de atividade. Há também outros indicadores que complementam o IDH:

- » **Índice de Desenvolvimento Humano Ajustado à Desigualdade – IDHAD:** foi introduzido em 2010 e leva em consideração a desigualdade em todas as três dimensões do IDH “descontando” o valor médio de cada dimensão de acordo com seu nível de desigualdade (PNUD – BRASIL);
- » **Índice de Desigualdade de Gênero – IDG:** reflete desigualdades com base no gênero em três dimensões (saúde reprodutiva, autonomia e atividade econômica). A saúde

reprodutiva é medida pelas taxas de mortalidade materna e de fertilidade entre as adolescentes; a autonomia é medida pela proporção de assentos parlamentares ocupados por cada gênero e a obtenção de educação secundária ou superior por cada gênero; e a atividade econômica é medida pela taxa de participação no mercado de trabalho para cada gênero (PNUD – BRASIL);

- » **Índice de Pobreza Multidimensional – IPM:** identifica privações múltiplas em educação, saúde e padrão de vida nos mesmos domicílios (PNUD – BRASIL).

3.2.3 O Índice de Bem-Estar Urbano

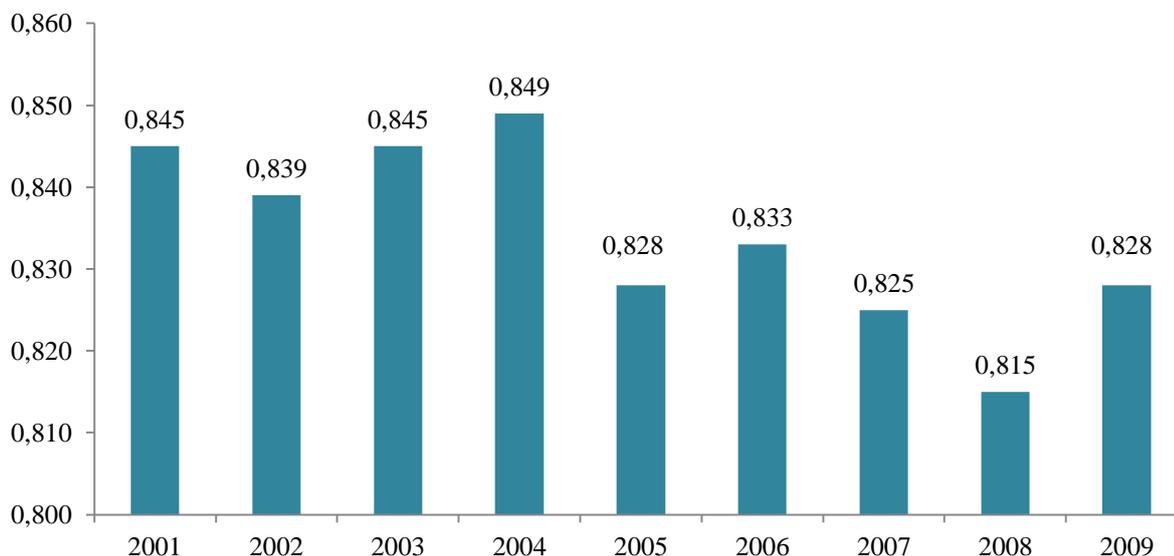
Outro índice encontrado para mensurar a qualidade de vida urbana foi adotado pelo instituto Observatório das Metrópoles e refere-se ao Índice de Bem-Estar Urbano – IBEU, ele foi construído a partir de dados da Pesquisa Nacional por Amostras de Domicílios para os anos de 2001 a 2009, e traz a dimensão da mobilidade urbana em um dos seus cinco indicadores. A referência dos níveis do índice segue as proporções adotadas pelo IDH: IBEU baixo de 0,000 a 0,499; IBEU médio de 0,500 até 0,799; IBEU alto de 0,800 até 1,000. Segundo o estudo, a dimensão de mobilidade urbana foi concebida a partir do indicador de deslocamento *casa-trabalho*. A utilização apenas de um único indicador na composição dessa dimensão decorre da não existência de outras variáveis que pudessem refletir as condições de mobilidade urbana no censo demográfico. Não obstante, foi considerado que esse indicador se apresenta como um bom mensurador das condições de deslocamento, apesar de não se referir a outros elementos importantes da mobilidade urbana, a exemplo da segurança dos serviços prestados e da infraestrutura disponível (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2013).

O indicador de deslocamento casa-trabalho é construído a partir do tempo de deslocamento que as pessoas que trabalham fora do domicílio, e retornam diariamente para casa, utilizam no trajeto de ida entre o domicílio de residência e o local de trabalho. É considerado como tempo de deslocamento adequado quando as pessoas gastam até 1 hora por dia no trajeto casa-trabalho. Assim, utiliza-se a proporção de pessoas ocupadas que trabalham fora do domicílio, retornam para casa diariamente e gastam até 1 hora no trajeto casa-trabalho.

Segundo o Observatório das Metrópoles (2013), apesar de em 2009 o indicador de mobilidade urbana ter apresentado sinais de recuperação, as condições de mobilidade

avaliadas pelo tempo de deslocamento casa-trabalho pioraram nas regiões metropolitanas brasileiras. O *Gráfico 03* mostra o IBEU – mobilidade urbana entre os anos de 2001 a 2009.

GRÁFICO 3. IBEU - Mobilidade Urbana das Regiões Metropolitanas do Brasil (2001- 2009)

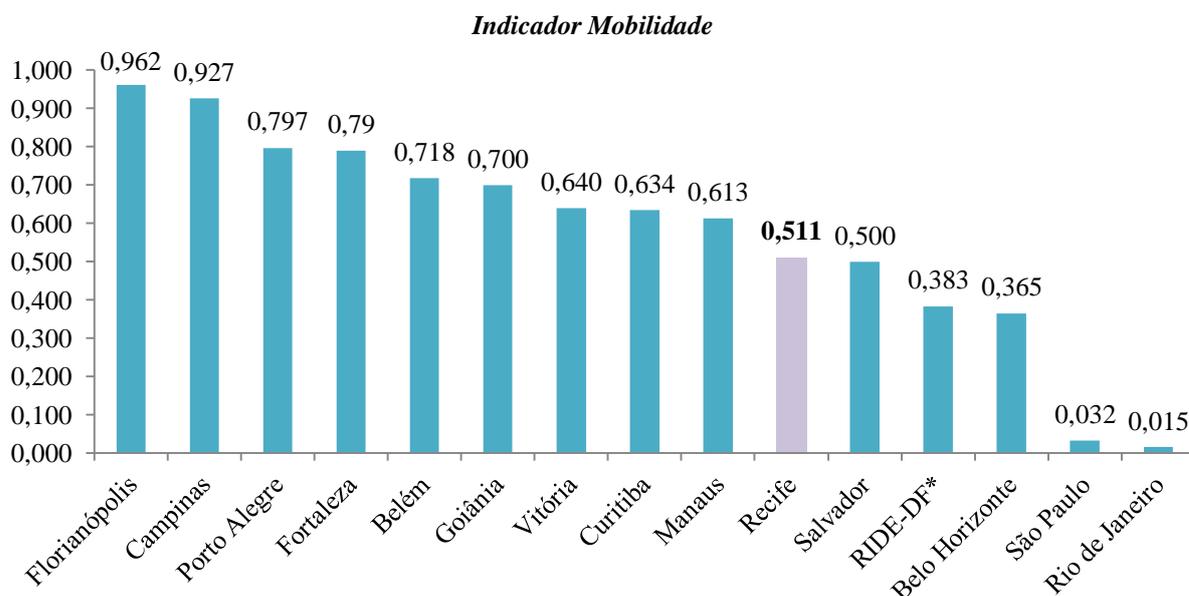


Fonte: Adaptado do Observatório das Metrôpoles, 2013.

De acordo com os dados consultados, em 2010, a RMR apresentou IBEU de 0,511 no quesito mobilidade, ficando na 10ª posição na avaliação nacional entre as regiões metropolitanas, e, dentre os municípios que compõem a RMR, Ipojuca registrou o melhor índice, ocupando a 37ª posição a nível nacional, IBEU mobilidade igual a 0,929. Os *Gráficos 04* e *05* ilustram, respectivamente, essa relação.

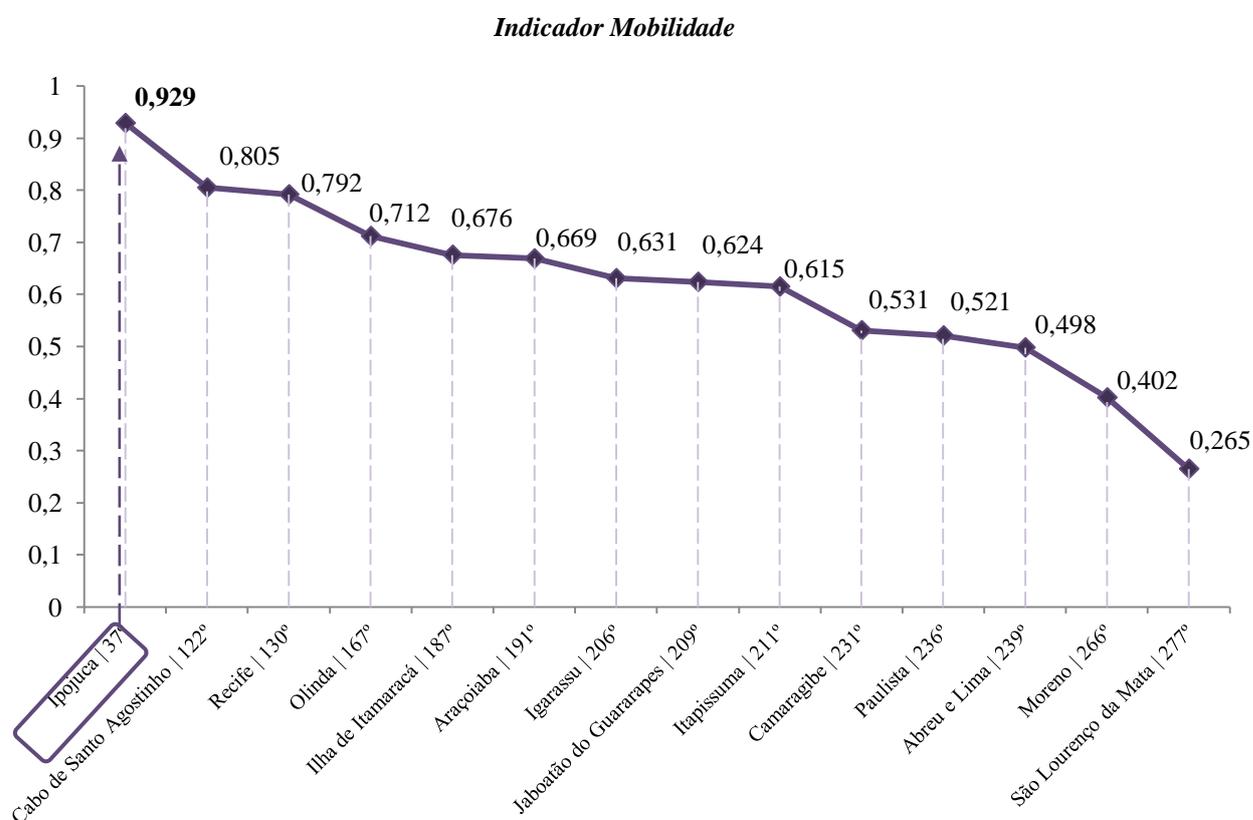
Experiências Cotidianas de uma Mobilidade Periférica na Região Metropolitana do Recife

GRÁFICO 4. Índice de Bem-Estar Urbano das Regiões Metropolitanas do Brasil (2010)



Fonte: Adaptado do Observatório das Metrôpoles, 2013.

GRÁFICO 5. Índice de Bem-Estar Urbano dos municípios da RMR (2010)



Fonte: Adaptado do Observatório das Metrôpoles, 2013.

*Regiões Integradas de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal

Observação: o município de Goiana ainda não estava integrado à RM do Recife, por isso não foi identificado no IBEU da região.

Em pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE), em 2014, o tema transporte/trânsito/mobilidade aparece na 4ª posição do levantamento sobre os Indicadores de Referência de Bem-Estar no Município (IRBEM), e nesta categoria o item “tempo de deslocamento na cidade” aparece entre os elementos com maior ampliação do nível de insatisfação das pessoas em relação à qualidade de vida na cidade.

De acordo com Minayo et al. (2000) *apud* Almeida, Gutierrez e Marques (2012), qualidade de vida é uma noção eminentemente humana, que tem sido aproximada ao grau de satisfação encontrado na vida familiar, amorosa, social e ambiental e à própria estética existencial. Pressupõe a capacidade de efetuar uma síntese cultural de todos os elementos que determinada sociedade considera como seu padrão de conforto e bem-estar. O termo abrange muitos significados, que refletem conhecimentos, experiências e valores de indivíduos e coletividades que a ele se reportam em variadas épocas, espaços e histórias diferentes, sendo, portanto, uma construção social com a marca da relatividade cultural (ALMEIDA; GUTIERREZ; MARQUES, 2012).

Para Nahas (2001) *apud* Silva (2015), qualidade de vida é a condição humana resultante de um conjunto de parâmetros individuais e socioambientais, modificáveis ou não, que caracterizam as condições em que vive o ser humano. Ela está relacionada ao modo de vida dos indivíduos, dos aspectos fisiológicos e da sua interação com o meio externo.

Por outro lado, Gonçalves (2004, p.13) define qualidade de vida como a interação entre as esferas indivíduo e organismo, mas acrescenta que este conceito tem relação com “a percepção subjetiva do processo de produção, circulação e consumo de bens e riquezas. A forma pela qual cada um de nós vive seu dia-a-dia”. Ou seja, além dos fatores vinculados aos sistemas da natureza humana, qualidade de vida tem relação com os modos de produção desenvolvidos na sociedade.

Hancock (2000) *apud* Silva (2015) define os componentes relacionados à qualidade de vida, nas dimensões qualitativas e quantitativas em diferentes níveis. O *Quadro 07* reúne essas dimensões.

QUADRO 7. Componentes relacionados à qualidade de vida

DIMENSÕES	NÍVEL INDIVIDUAL	NÍVEL COLETIVO
Subjetivas/Qualitativas (Percepções)	Percepções sobre a própria vida e seus condicionamentos (ex: a satisfação, a felicidade, percepção de saúde e bem-estar).	Percepções sociais sobre a comunidade e o grau de participação e capacidade de influenciar as decisões sobre os desígnios de cada comunidade.
Objetivas/Quantitativas (Condições)	<i>Status</i> funcional, grau de instrução, literacia, rendimento, acesso a bens e serviços, etc.	Condições ambientais, sociais e econômicas, saúde pública e desempenhos das políticas públicas, disponibilidade de bens e serviços públicos, nível de desemprego.

Fonte: Hancock (2000) *apud* Silva (2015).

A mobilidade é um componente da qualidade de vida desejada pelos habitantes de uma cidade. Segundo Vasconcellos (2006), um modelo adequado do sistema de transporte coletivo de passageiros proporciona uma significativa melhoria na qualidade de vida de seus cidadãos. Nessa perspectiva, o trânsito é um dos elementos indispensáveis para assegurar o pleno funcionamento das cidades, mas também é necessário pensarmos nos mecanismos que possam contribuir com este objetivo de modo mais próximo.

Indicador que representa tamanha importância no desenvolvimento das cidades e da população, a mobilidade vem sendo integrada em alguns indicadores urbanos atuais. Por isso, a facilidade de deslocamento das pessoas, que dependem das características do sistema de transporte, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento seja ele no campo econômico, político e/ou social.

4. DESVELANDO O PERCURSO

“A percepção apresenta um objeto diretamente para nós, e esse objeto é sempre dado numa mistura de presenças e ausências... Por entre essa multiplicidade de manifestações, um e o mesmo objeto continua a manifestar a si mesmo para nós”.

Robert Sokolowski, 2004

Procedimentos Metodológicos

A partir dos objetivos propostos, seguimos na formulação dos procedimentos metodológicos utilizados neste trabalho dissertativo. Para Minayo, Deslandes e Gomes (2009), a metodologia é o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade, de modo a orientar os percursos realizados no alcance dos objetivos estabelecidos.

Abordar a mobilidade enquanto fenômeno urbano que desafia o modo de viver e de circular nas cidades, a relação do tempo despendido diariamente no transporte público coletivo e como isso interfere na convivência familiar de usuários/as do serviço, nos coloca em um grande desafio: o de conectar o espaço público com a dimensão da vida privada/doméstica. Nessa relação, eis que o fator da mobilidade revela-se como um indicador que conectará essas dimensões.

4.1 DEFINIÇÃO DO TIPO DE PESQUISA

A pesquisa representa o processo de investigação de um fim proposto, com o objetivo de desvelar um novo olhar sobre a realidade estudada. De acordo com Demo (1985), pesquisa é a atividade científica pela qual descobrimos a realidade, aquela realidade que não se desvenda na superfície. E completa o autor:

partimos do pressuposto de que a realidade não se desvenda na superfície. Não é o que aparenta à primeira vista. Ademais, nossos esquemas explicativos nunca esgotam a realidade, porque esta é mais exuberante que aqueles. A partir daí, imaginamos que sempre existe o que descobrir na realidade, equivalendo isto a aceitar que a pesquisa é um processo interminável, intrinsecamente processual. É um fenômeno de aproximações sucessivas e nunca esgotado, não uma situação definitiva, diante da qual já não haveria o que descobrir (DEMO, 1985, p.23).

Nesta pesquisa, trabalhamos com a questão das condições de deslocamento por transporte público coletivo e de como a relação do tempo gasto no transporte pode influenciar o convívio familiar das pessoas que utilizam diariamente o serviço de BRT, do corredor Norte-Sul na RMR. Desse modo, a abordagem qualitativa se coloca como um caminho

metodológico para guiar a escolha dos procedimentos que permitam revelar dados para as reflexões pretendidas: a relação do tempo de deslocamento no convívio familiar cotidiano.

Na pesquisa qualitativa, o universo trabalhado diz respeito a uma realidade que não pode ser quantificada diretamente, pois se refere aos significados, motivos, aspirações, crenças, valores e comportamentos. Segundo Minayo, Deslandes e Gomes (2009), esse conjunto de fenômenos humanos é entendido como parte da realidade social, uma vez que o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhada.

De acordo com Marconi e Lakatos (2003), o método é o conjunto das atividades sistemáticas que permite alcançar o objetivo. Nos modelos qualitativos, a subjetividade dos fenômenos apresenta-se enquanto variável envolvida nas condições da análise, e é disso que queremos tratar ao trazermos as experiências vividas por usuários/as do serviço de ônibus BRT da RMR. Deste modo, o processo metodológico qualitativo desta pesquisa exploratória propõe-se fenomenológico.

Segundo Moreira (2004) e Cerbone (2012), a palavra fenomenologia vem do grego: “*phainomenon* (aquilo que se mostra a partir de si mesmo) e *logos* (ciência ou estudo)”, ou seja, significa estudo de um conjunto de fenômenos e suas manifestações e foi utilizada pela primeira vez no início do século XIX, pelo cientista suíço-alemão Johan Heinrich Lambert (MOREIRA, 2004).

A fenomenologia também é conhecida como interpretacionismo ou naturalismo, por realizar interpretações científicas das crenças, valores, cultura, vocabulário, escrita e toda expressão que caracteriza um indivíduo e o torna único, bem como, sua identidade perante sua comunidade (CERBONE, 2012). Por contraste, os “interpretacionistas afirmam que as pessoas são diferentes dos objetos e que o estudo do comportamento humano, conseqüentemente, requer uma metodologia que leve em conta tais diferenças” (MOREIRA, 2004, p.46).

Foi com o alemão Edmund Husserl (1859–1938) que a fenomenologia apareceu enquanto linha de pensamento filosófico e método de investigação. A fenomenologia trabalha com os significados das experiências de vida, das concepções e fenômenos qualitativos, explorando principalmente a estrutura da consciência humana. Ela é “o estudo da experiência humana e dos modos como as coisas se apresentam elas mesmas para nós em e por meio dessa experiência” (SOKOLOWSKI, 2004, p.10).

Em uma pesquisa empírica que utiliza a abordagem fenomenológica, o fenômeno é algum tipo de experiência vivida, comum aos diversos participantes. E os diferentes aspectos da experiência, comum a todos os participantes, constituir-se-ão na essência dessa experiência vivida (SIANI; CORREA; CASAS, 2016).

Na pesquisa fenomenológica os procedimentos mais adotados dentro da abordagem científica são: observação participante, entrevistas e história de vida. Na pesquisa em campo utilizamos a observação participante e a aplicação de entrevistas semiestruturadas na abordagem do objeto empírico, detalhada mais adiante neste capítulo.

4.2 OS PASSOS METODOLÓGICOS

Ao tratarmos da questão do transporte público coletivo, sob a ótica da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), procuramos levantar indicadores que permitam avaliar as condições de deslocamento de usuários/as do serviço de transporte. Para isso, lançamos mão do estudo de caso com usuários/as das oito linhas de BRT que trafegam no corredor Norte-Sul do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR. O *Quadro 08* mostra as linhas de BRT que compõem o corredor Norte-Sul, e que circulam entre os municípios de Igarassu, Abreu e Lima, Paulista, Olinda e Recife.

QUADRO 8. Linhas de BRT do corredor Norte-Sul

TERMINAIS INTEGRADOS	Nº DA LINHA	ORIGEM/DESTINO
IGARASSU	1946	Igarassu/PCR*
ABREU E LIMA	1961	Abreu e Lima/Dantas Barreto**
	1962	Abreu e Lima/PCR
PELÓPIDAS SILVEIRA	1970	Pelópidas/PE-15
	1976	Pelópidas/PCR
	1979	Pelópidas/Dantas Barreto
PE-15	1900	PE-15/PCR
	1915	PE-15/Dantas Barreto

Fonte: Grande Recife Consórcio de Transporte, 2018.

*Prefeitura da Cidade do Recife | ** Uma das principais avenidas situada no centro do Recife

Quanto aos indicadores, baseiam-se no conceito de mobilidade urbana sustentável, uma vez que planejar modos de transporte coletivo dialoga com o conceito de desenvolvimento sustentável constituído também nos princípios e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), ver *Quadro 09*.

QUADRO 9. Princípio e objetivo do desenvolvimento sustentável na PNMU

PRINCÍPIO	Art. 5º, inciso II: “ <i>desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais</i> ”.
OBJETIVO	Art. 7º, inciso IV: “ <i>promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades</i> ”.

Fonte: BRASIL, 2012.

Em linhas gerais, o conceito de mobilidade urbana sustentável é definido como exercício do direito ao deslocamento por toda a sociedade sem prejuízo ao ambiente e as gerações futuras. De acordo com Machado (2010), pode-se dizer que existem três dimensões principais dentro desse conceito:

- a) **Dimensão social:** corresponde aos objetivos ligados à satisfação das necessidades humanas, à melhoria da qualidade de vida, à justiça e equidade social.
- b) **Dimensão econômica:** trata do transporte enquanto atividade econômica, da eficiência dos processos produtivos, da preservação do capital social e natural e das transformações dos níveis de consumo.
- c) **Dimensão ambiental:** diz respeito ao uso dos recursos naturais e os impactos das atividades humanas sobre o meio ambiente.

Para este trabalho, selecionamos alguns aspectos que buscam refletir essas dimensões. Para a **dimensão social**, buscou-se critérios que indicam a capacidade da tecnologia em servir ao usuário com qualidade e que possibilita o acesso das pessoas, independentemente das suas condições socioeconômicas. Sendo assim, pontuamos seis indicadores relacionados a essa dimensão:

- [1] *Segurança no trânsito:* facilidade de acesso aos equipamentos de transporte, presença de sinalizações de trânsito e seus cumprimentos, existência de faixa exclusiva de ônibus ao longo do corredor, etc.
- [2] *Número de passageiros no ônibus versus capacidade de suporte:* desempenho integral do equipamento de transporte, conforto no espaço físico do interior do ônibus e facilidade de embarque e desembarque.
- [3] *Segurança pública:* risco de vida e danos materiais.

[4] *Comércio de ambulantes dentro dos ônibus*: cumprimento de regulamentos quanto à circulação de mercadorias nos veículos e à percepção dos/das usuários/as.

[5] *Comportamento dos passageiros*: respeito às filas e convivência coletiva.

[6] *Comportamento dos rodoviários*: cumprimento das paradas obrigatórias de embarque/desembarque, controle de velocidade e outros.

Na **dimensão econômica** foram selecionados quatro indicadores relacionados ao tempo e custo do transporte para os/as usuários/as, tais como:

[7] *Valor da tarifa da passagem*: preço dos bilhetes e sua relação à qualidade de prestação do serviço.

[8] *Tempo de espera pelo transporte*: intervalo entre os ônibus e suas respectivas linhas.

[9] *Distância entre as estações*: da pesquisa de demanda por localidade e distribuição demográfica.

[10] *Tempo de trajeto*: sobre a rede integrada, baldeação e equipamentos físicos.

Para a **dimensão ambiental** foram escolhidos quatro aspectos que refletem o impacto gerado pelas atividades dentro dos BRT para o ambiente compartilhado e ambiente externo. Dentre eles estão:

[11] *Produção de lixo*: descarte incorreto do lixo e a percepção dos/das usuários/as quanto a esse fator.

[12] *Emissão de poluentes*: os meios de transporte coletivo como alternativas de deslocamentos menos poluentes.

[13] *Poluição sonora*: oriunda da convivência coletiva e de equipamentos de som utilizados pelos usuários/as ao longo das viagens.

[14] *Poluição visual*: presença/ausência de propagandas visuais ao longo do percurso.

Utilizamos estes indicadores no formulário da pesquisa de campo, (APÊNDICE), aplicado aos/às usuários/as junto com as questões abertas elaboradas nas entrevistas.

4.2.1 As técnicas de pesquisa

- a) *Pesquisa bibliográfica e documental* em livros, publicações acadêmicas, jornais de grande circulação na RMR e documentos jurídicos que fazem referência à temática do serviço de transporte público coletivo no contexto urbano, dos conceitos de mobilidade e qualidade de vida, da abordagem sobre o tempo e relações familiares, que contribuíram para a elaboração do objeto teórico desta dissertação.
- b) *Pesquisa de campo*, a partir da *observação participante* dentro dos BRT, nos quatro Terminais Integrados (TI) do corredor Norte-Sul e nas estações por onde circulam as linhas de BRT do referido corredor. Nesta etapa, foram coletados registros fotográficos e falas dos/das usuários/as que expressam, de algum modo, as condições de deslocamento nesse serviço de transporte.

Para Córdula (2015), na observação participante, o pesquisador não é apenas um observador, mas interage com o universo do objeto do seu estudo para entender a complexidade do comportamento humano e os simbolismos envolvidos. E completa dizendo que a observação participante é uma estratégia de campo que combina ao mesmo tempo a participação ativa com os sujeitos, a observação intensiva em ambientes naturais, entrevistas abertas e análise documental.

- c) *Aplicação de formulários* junto aos usuários/as do BRT, no corredor Norte-Sul da RMR, afim de identificar indicadores para auxiliar na avaliação das condições de deslocamento dentro dos coletivos.

Em sua pesquisa, Ferraz e Torres (2004) definiram que os principais fatores que influenciam na qualidade do transporte público por ônibus são:

- » *Acessibilidade*: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados.
- » *Frequência de atendimentos*: está relacionada ao intervalo de tempo da passagem dos veículos e afeta diretamente o tempo de espera nos locais de parada.
- » *Tempo de viagem*: corresponde ao tempo gasto desde a origem do percurso até o destino final.
- » *Lotação*: diz respeito à quantidade de passageiros no interior dos veículos.

- » **Confiabilidade:** está relacionada ao grau de certeza dos usuários de que o veículo de transporte coletivo vai passar na origem e chegar ao destino, no horário previsto, e que a viagem vai ser concluída.
- » **Segurança:** compreende a proteção contra os acidentes envolvendo os veículos e aos atos no interior dos veículos e nos locais de parada.
- » **Características dos veículos:** a tecnologia e o estado de conservação dos veículos de transporte são fatores que interferem na comodidade dos usuários/as.
- » **Características dos locais de parada:** existência de sinalização, ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.
- » **Sistema de informações:** informação nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.
- » **Conectividade:** diz respeito à integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados.
- » **Comportamento dos operadores:** compreende, em relação ao comportamento dos motoristas, a condução dos veículos com habilidade e cuidado, tratamento aos passageiros com respeito, espera pelos usuários para completar as operações de embarque e desembarque, resposta às perguntas dos usuários/as com cortesia etc.
- » **Estado das vias:** trata da qualidade da superfície de rolamento, a fim de evitar complicações no tráfego dos veículos e atrasos ou cancelamentos durante a viagem.

De acordo com Marconi e Lakatos (2002, 2003), o formulário é um dos instrumentos essenciais para a investigação social, cujo sistema de coleta de dados consiste em obter informações diretamente do entrevistado. Para as autoras, o que caracteriza o formulário é o contato, face a face, entre pesquisador e informante, de modo que o roteiro de perguntas seja preenchido pelo entrevistador, no momento da entrevista.

- d) Realização de *entrevistas semiestruturadas* com usuários/as do BRT no corredor Norte-Sul da RMR, onde buscamos investigar como as condições de deslocamento por transporte público coletivo interferem nas relações familiares desses usuários/as. As entrevistas ocorreram junto com a aplicação do formulário. Consistiram em sete questões relacionadas ao tipo de viagem realizada pelos usuários/as e sobre sua

percepção quanto às condições do transporte no dia-a-dia. Percebemos que, através das entrevistas seria possível captar maiores detalhes a respeito do que estávamos investigando.

Segundo Córdula (2015), a entrevista é uma conversa entre duas ou mais pessoas com um propósito específico em mente. Realiza-se por meio de um diálogo com roteiro de perguntas aberto ou fechado, podendo ou não ser gravada, filmada ou transcrita.

4.3 POPULAÇÃO DE ESTUDO E AMOSTRA

O estudo foi realizado com usuários/as do serviço de BRT que utilizam o corredor Norte-Sul do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR. Como foi dito anteriormente, escolhemos este equipamento de transporte porque sua implantação é recente e também porque ele abrange um maior número de municípios da região metropolitana, revelando a sua complexidade.

De acordo com o Grande Recife Consórcio, o corredor atende a uma demanda de 66 mil usuários/as por dia. Não obstante, nesta pesquisa não pretendemos levantar dados quantitativos com relação a essa totalidade, uma vez que a equipe de pesquisa é reduzida. Por isso, priorizamos os com dados qualitativos.

A aplicação dos formulários e realização das entrevistas foram realizadas entre os meses de setembro e outubro, do ano de 2017, e distribuídas durante os turnos da manhã, tarde e noite, com variação entre os horários das 7h da manhã às 20h.

O número total da amostra foi de cinquenta e duas (52) pessoas, sendo trinta e uma (31) mulheres e vinte e um (21) homens (ver *Gráfico 6*), enquanto o tempo médio de cada entrevista foi em torno de 25 minutos.

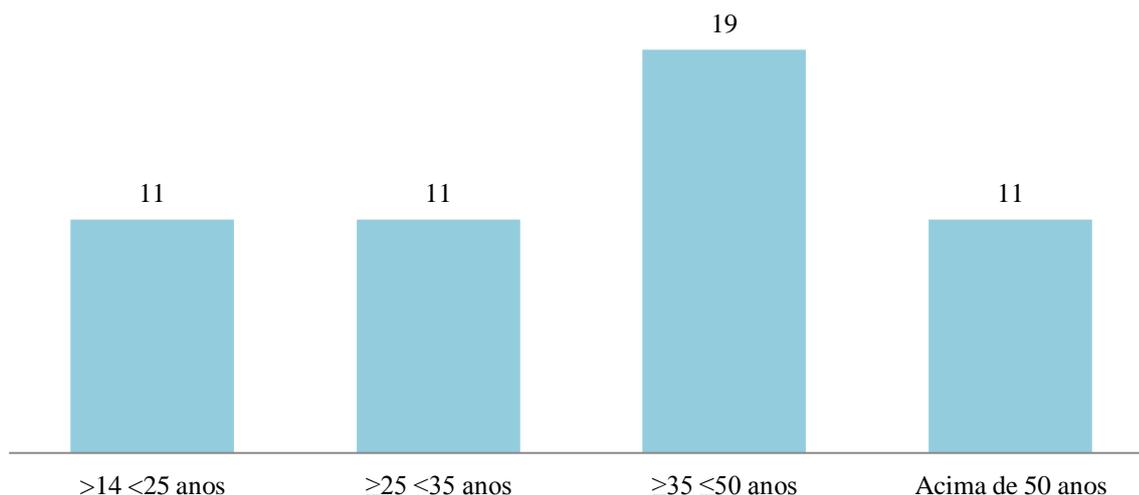
GRÁFICO 6. A amostra estudada



Com proposta qualitativa, a amostra foi classificada como aleatória porque as entrevistas foram realizadas em diversos lugares e sem critérios para selecionar o/a entrevistado/a; não probabilística porque a amostra não foi objeto de tipos de tratamento estatísticos; e não proporcional à extensão da unidade de amostragem. Contudo, esta se revelou bastante significativa para os objetivos desejados, trazendo uma rica diversidade de conteúdo. De acordo com Flick (2004), a relevância da pesquisa qualitativa para o estudo das relações sociais deve-se ao fato da pluralização das esferas da vida, e esta realidade é percebida na pesquisa qualitativa.

A faixa etária em maior proporção, com dezenove (19) entrevistados/as, foi entre os trinta e cinco e cinquenta anos. As demais faixas mostraram uma proporcionalidade, não intencional, de onze (11) entrevistados/as cada (*Gráfico 07*).

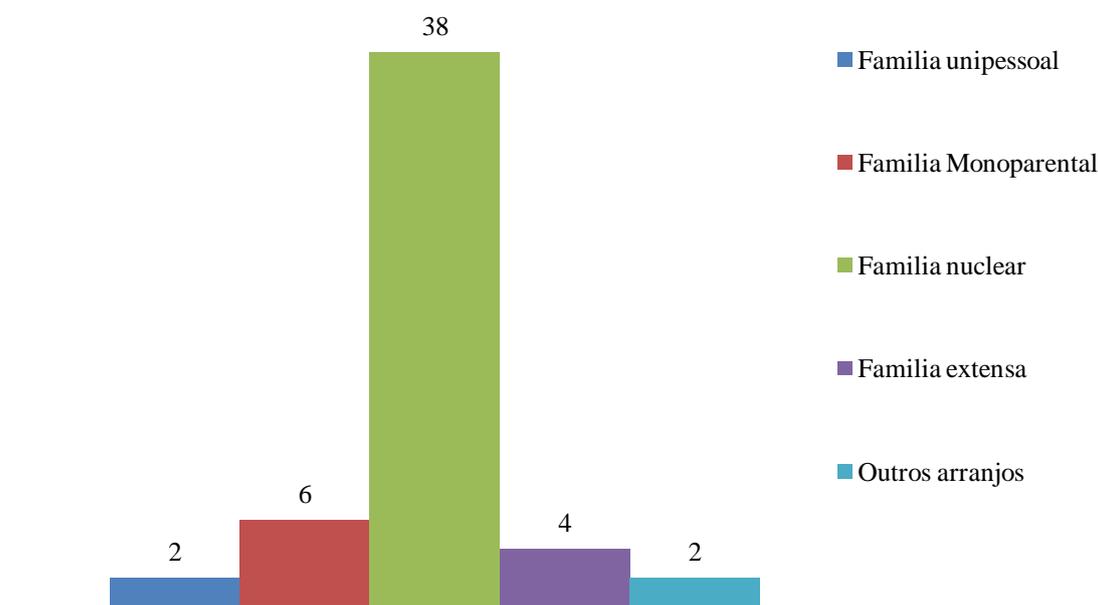
GRÁFICO 7. Faixa etária dos entrevistados



Fonte: AUTORA, 2018.

Quanto ao perfil familiar dos entrevistados, identificamos que compreende, em sua maioria, família nuclear: arranjo composto por pai, mãe e filhos (*Gráfico 08*).

GRÁFICO 8. Perfil familiar dos entrevistados



Fonte: AUTORA, 2018.

Na análise do nível de renda familiar da amostra, utilizou-se o critério de estratificação econômica da Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa / Critério de Classificação Econômica Brasil (ABEP/CCEB, 2018 – ver *Quadro 10*), para determinar os níveis de renda familiar dos/das entrevistados/as.

QUADRO 10. Nível de renda familiar*

CLASSE	NÚMERO DE SALÁRIOS-MÍNIMOS (SM)	RENDA FAMILIAR (R\$) SM/2018 ¹⁶
A	Acima de 20 SM	R\$ 19.081,00
B	De 10 a 20 SM	R\$ 9.541,00 – R\$ 19.080,00
C	De 4 a 10 SM	R\$ 3.817,00 – R\$ 9.540,00
D	De 2 a 4 SM	R\$ 1.909,00 – R\$ 3.816,00
E	Até 2 SM	R\$ 1.908,00

Fonte: ABEP/CCEB, 2018.

*Os dados tabulados sobre o nível de renda familiar serão discutidos no capítulo 5.

¹⁶ Salário mínimo em vigor desde o dia 1º de janeiro de 2018, por meio do Decreto nº 9.255 de 29/12/17 – Diário Oficial da União. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2017/decreto-9255-29-dezembro-2017-786044-publicacaooriginal-154677-pe.html>> Acesso em jan/2018.

4.3.1 Os locais de realização das entrevistas

As entrevistas foram realizadas em treze (13) lugares distintos, distribuídos entre estações, Terminais Integrados e nos veículos de BRT. O primeiro local de realização das entrevistas foi o Terminal Integrado de Igarassu (*Figura 14*).

FIGURA 14. Terminal Integrado de Igarassu



Fonte: AUTORA, 2018.

Este terminal está localizado no município de Igarassu e foi inaugurado em 2004 com o objetivo de interligar os municípios do norte metropolitano ao centro do Recife. Atende a uma demanda de cerca de 14 mil usuários/as por dia e possui oito linhas de ônibus convencionais e uma linha de ônibus BRT que foi integrada ao corredor Norte-Sul em 2015. Atualmente, este terminal está em processo de ampliação para atender à demanda de passageiros/as oriundos do município de Goiana.

O nosso segundo local de realização das entrevistas foi dentro de um BRT, acompanhando os passageiros da linha 1946. Segundo o Grande Recife Consórcio de Transporte, esta linha possui uma frota de 14 veículos que, juntos, realizam 79 viagens/dia. Faz parte do TI Igarassu, é a única linha de BRT que percorre todo o corredor Norte-Sul e o seu tempo médio completo de viagem chega ser em torno de duas horas e trinta minutos, com 58 paradas para embarque e desembarque. Na *Figura 15*, temos o ônibus que faz essa linha, percorrendo um trecho do corredor na estação Cruz de Rebouças, única estação localizada no município de Igarassu.

FIGURA 15. Ônibus da Linha 1946 (TI Igarassu/PCR)

Fonte: AUTORA, 2018.

Depois disso, continuamos seguindo com as entrevistas no Terminal de Abreu e Lima (Figura 16). Este segundo terminal encontra-se no limite entre os municípios de Abreu e Lima e Paulista, tendo sido construído com o objetivo de integrar o sistema de transporte de passageiros da RMR, cuja inauguração aconteceu em junho de 2016. É um equipamento que transporta em torno de 40 mil passageiros/dia, servindo-se de nove linhas de ônibus convencionais e duas de BRT.

Assim que iniciou seu funcionamento, muitos usuários/as desse equipamento perceberam um aumento significativo no tempo de viagem dos mesmos percursos realizados por outras linhas de ônibus. Isso ocorria porque a inserção de mais uma baldeação ao longo do trajeto, acabou se tornando uma parada obrigatória, sem integrar outras opções de linhas de ônibus que circulam nas proximidades.

FIGURA 16. Terminal Integrado de Abreu e Lima

Fonte: AUTORA, 2018.

Após entrevistarmos os passageiros desse equipamento, seguimos a viagem com aqueles que utilizam as duas linhas de BRT deste terminal, linhas 1961 e 1962, em diversos trechos do corredor Norte-Sul. Segundo o Grande Recife Consórcio de Transportes, essas linhas realizam juntas 724 viagens por dia, com uma frota de 20 ônibus.

Por outro lado, quem reside no município de Abreu e Lima encontra dificuldades para seguir viagem por BRT, uma vez que o município não possui estações para o embarque e/ou desembarque de passageiros, apesar da existência do corredor no território. Com isso, eles têm que interromper o seu trajeto e esperar por um ônibus convencional que venha do TI Abreu e Lima e que passe na localidade, comprometendo o tempo de viagem. A *Figura 17* mostra passageiros à espera de ônibus BRT no TI Abreu e Lima para dar continuidade e chegar ao seu destino.

FIGURA 17. Passageiros esperando os ônibus das Linhas 1961 e 1962 no TI Abreu e Lima



Fonte: AUTORA, 2018.

Depois disso, seguimos para o terceiro terminal do corredor, o Terminal Integrado Pelópidas Silveira (*Figuras 18 e 19*). Este equipamento foi inaugurado em 2009 e está localizado no centro da cidade do Paulista. Trata-se do maior Terminal Integrado em extensão da RMR, com o maior número de linhas de ônibus, vinte e cinco no total, além de ser o mais movimentado. É utilizado diariamente por aproximadamente 70 mil passageiros/as.

Este terminal possui três linhas de ônibus BRT, distribuídas em uma frota com 30 veículos desse porte (o maior número de veículos de BRT identificado entre os terminais). A

linha 1976 (TI Pelópidas/PCR) apresenta a maior demanda e maior frequência de viagens entre as linhas que têm como ponto inicial esse terminal (ARAÚJO et al., 2017). Essas linhas atendem, principalmente, aos moradores do município de Paulista e Olinda e seus intervalos são menores quando comparado às demais linhas de BRT do corredor.

FIGURA 18. Terminal Integrado Pelópidas Silveira



Fonte: AUTORA, 2018.

FIGURA 19. Passageiros embarcando em ônibus da Linha 1976 (TI Pelópidas/PCR)



Fonte: AUTORA, 2018.

Continuando o percurso, seguimos para o quarto Terminal Integrado, ele está localizado na rodovia PE-15 no município de Olinda (*Figura 20*). É o mais antigo terminal da RMR em funcionamento, foi inaugurado em 1992 como uma alternativa integrada no planejamento de transportes de massa (ônibus e metrô) da RMR. Atualmente, atende aproximadamente a 39 mil usuários por dia, além de dar suporte direto a 15 linhas de ônibus sendo essas 2 linhas de BRT.

FIGURA 20. Terminal Integrado da PE-15



Fonte: AUTORA, 2018.

Terminada as integrações, seguimos mais adiante para a estação Shopping Tacaruna (*Figura 21*) que é a primeira estação do corredor Norte-Sul, situada na cidade do Recife. Trata-se de uma estação com bastante circulação de passageiros, localizada nas imediações de um centro de compras, que atrai a atenção de diversos vendedores ambulantes no local.

FIGURA 21. Estação Shopping Tacaruna



Fonte: AUTORA, 2018.

Outra estação com intenso fluxo de pessoas é a estação situada um pouco mais adiante, na Rua do Riachuelo. Além do corredor Norte-Sul, esta estação também faz integração com o corredor Leste-Oeste e possui mais opções de linhas de BRT. Está próxima de parques, centros comerciais, equipamentos médicos, escolas, rede de ensino, serviços e outros. Nas horas de pico, recebe uma intensa demanda de passageiros (ver *Figura 22*).

FIGURA 22. Estação Riachuelo



Fonte: AUTORA, 2018.

Nosso último ponto de parada foi a estação Nossa Senhora Do Carmo (*Figura 23*). Nela, registra-se o maior número de passageiros em circulação, uma vez que é o destino principal dos/das passageiros/as do corredor Norte-Sul e a parada de retorno. Está localizada no centro do Recife, em uma área de intenso comércio de produtos e serviços, além de estar próxima de vários equipamentos de consumo coletivo, redes bancárias, atividades religiosas, culturais e turísticas.

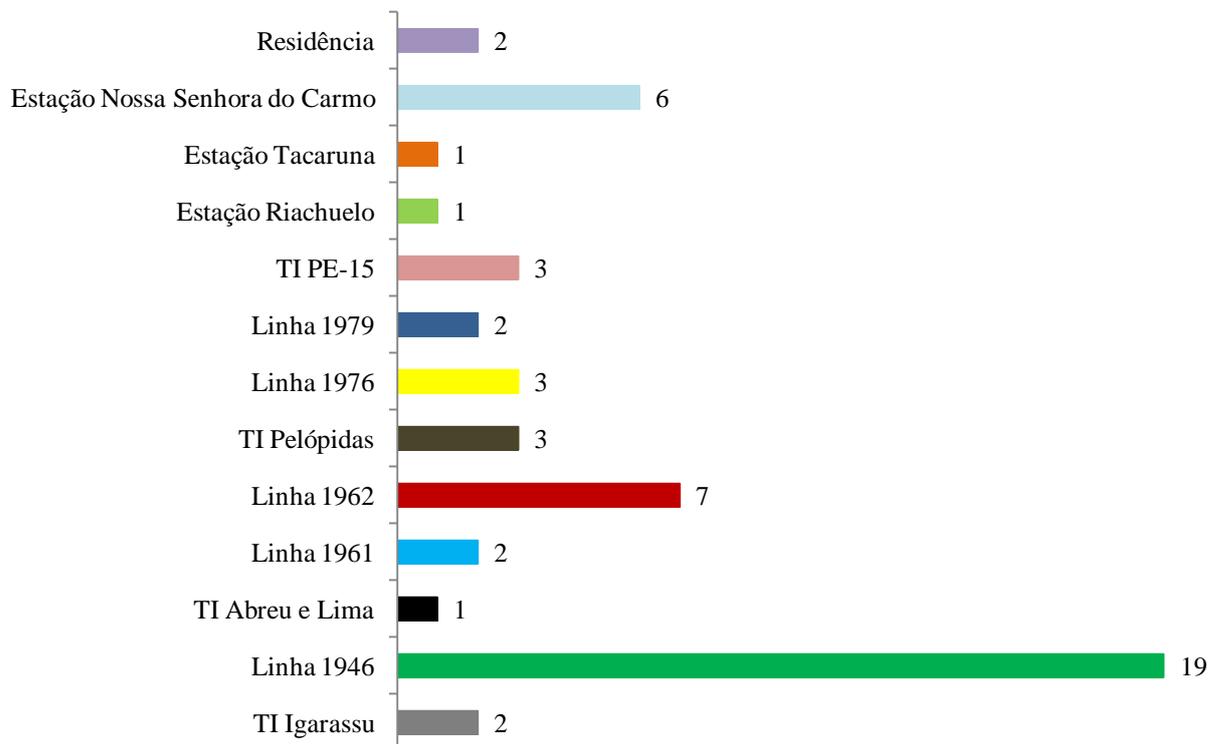
Além disso, duas entrevistas foram realizadas no domicílio dos entrevistados, no dia em que eles utilizaram o corredor de BRT. Foi uma experiência significativa, porque, mesmo não sendo no ambiente do transporte, eles puderam relatar aspectos mais detalhados sobre as suas relações de convívio no âmbito familiar.

FIGURA 23. Estação Nossa Senhora do Carmo

Fonte: AUTORA, 2018.

Depois desse percurso, registramos um total de 52 entrevistas. O *Gráfico 09* mostra a quantidade de pessoas abordadas por local visitado. O destaque ficou com a linha 1946 (Igarassu/PCR), uma vez que nela foram realizadas 19 entrevistas. Este número pode ser explicado tendo em vista que esta linha de BRT realiza o maior percurso de viagem do corredor e o seu tempo de viagem chega ser em média 2 horas e 30 minutos (percurso Igarassu/PCR/Igarassu). Por conta disso, foi possível realizar mais de uma entrevista sem que fosse necessário interromper o trajeto dos passageiros abordados. Além de ser a linha que faz mais conexão com os equipamentos de transporte do corredor Norte-Sul. A estação com o maior número de entrevistas realizadas foi a Estação Nossa Senhora do Carmo, localiza no centro comercial de Recife, registramos um fluxo intenso de pessoas.

O caminho escolhido para construir o debate foi feito através da captação dos relatos das experiências cotidianas de usuários/as do corredor Norte-Sul do sistema de transporte rápido por ônibus (BRT), que integra o STPP da RMR. Foram analisados alguns fatores, também utilizados por outros autores nos seus estudos, que influenciam as condições de deslocamento dos usuários/as desse modo de transporte, dentre os quais temos: os motivos das viagens e as vantagens e desvantagens do transporte. Além desses, acrescentamos questões que tratam sobre as implicações do transporte na vida privada e convívio familiar, experienciados pelos usuários de BRT.

GRÁFICO 09. Quantidade de pessoas entrevistadas por local de realização das entrevistas

Fonte: AUTORA, 2018.

Todos os entrevistados concordaram com a divulgação do conteúdo das entrevistas para esta pesquisa, assim como também permitiram revelar a sua identidade enquanto participantes desse trabalho, no momento que foram questionados/as no começo da entrevista, conforme mostra a pergunta inicial do formulário de pesquisa, *Quadro 11*, ver formulário completo no APÊNDICE. Por motivos éticos, a identidade dos entrevistados não será revelada.

QUADRO 11. Consentimento livre e esclarecido dos entrevistados

	Universidade Federal de Pernambuco Departamento de Arquitetura e Urbanismo Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano	
FORMULÁRIO DE PESQUISA		
<p>• Apresentação</p> <p>Este formulário faz parte de uma pesquisa acadêmica, no nível de mestrado, realizada no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. Tem como finalidade levantar informações sobre o perfil de usuários/as de ônibus BRT do corredor Norte-Sul da Região Metropolitana do Recife.</p> <p>O objetivo do trabalho é avaliar de que modo e em que extensão o tempo despendido no deslocamento por transporte público coletivo interfere na qualidade de vida dos usuários/as do serviço, na Região Metropolitana do Recife, visto sob o ângulo das relações familiares. Ao responder este formulário você estará contribuindo diretamente com dados indispensáveis para a análise dos resultados identificados nesta pesquisa.</p>		
<p>Você concorda em revelar a sua identidade nesta pesquisa? SIM () NÃO ()</p> <p>Assinatura: _____</p> <p>Data de realização: __/__/____ Duração: _____ Número: _____</p>		

Fonte: AUTORA, 2018.

5. OS PERCURSOS DE UMA MOBILIDADE PERIFÉRICA

“É em função do espaço percorrido que se faz o tempo das pessoas em transporte coletivo. O tempo necessário para os trajetos percorridos virou um dado naturalizado. (...) Essa naturalização impõe-se como uma sobre-codificação ideológica, sucumbindo às experiências do corpo e transpondo aos indivíduos uma responsabilidade de administração que é do Estado”.

Priscila Tamis, 2016

Resultados e Discussão

A terceira parte corresponde ao capítulo 5, no qual apresentamos o objeto empírico da dissertação. Problematizar a temática referente às condições do transporte público coletivo para a dimensão do espaço doméstico revelou-se um exercício desafiador. O tema sobre mobilidade e qualidade de vida nas cidades é bastante amplo e toma vertentes diversas como: direito à cidade, sistemas de transporte, desenvolvimento sustentável e outros. Acrescentar ao debate a dimensão simbólica das representações individuais da esfera privada – espaço doméstico – e da relação do tempo, no convívio familiar, são as nossas contribuições para essa discussão.

Atualmente, muitos sistemas de transportes públicos implantados em grandes metrópoles do mundo sofrem graves desequilíbrios que geram superlotação, desconforto e a prestação de um serviço de má qualidade. É percebido que o crescimento demográfico nas áreas urbanas é uma tendência das sociedades atuais.

A Organização das Nações Unidas (ONU) revelou no seu relatório sobre a *Projeção da População Mundial* (2012) que, até o ano de 2050, a população global irá dobrar (baseado no ano de 2010 quando havia 6,908 bilhões de habitantes no mundo), e que esse crescimento será maior nos países em desenvolvimento. Em 2017, a ONU¹⁷ divulgou que o número de habitantes no mundo já ultrapassa 7,550 bilhões. Diante desta projeção, pensar no planejamento das cidades é, sobretudo, uma questão chave para o futuro das cidades, onde o transporte urbano corresponde a um desses elementos.

Com uma população de aproximadamente 213,775¹⁸ milhões de habitantes, atualmente, os principais problemas enfrentados pelos usuários das redes de transporte urbano das grandes cidades do Brasil, são a recorrente falta de confiabilidade no serviço, a

¹⁷ Disponível em: <https://esa.un.org/unpd/wpp/Publications/Files/WPP2017_Wallchart.pdf>. Acesso em: abr/2018.

¹⁸ Consultar: <<http://countrysimeters.info/pt/Brazil>>. Acesso em: jul/2018.

superlotação e os elevados tempos de viagem (ARAÚJO et al., 2016). Essas dificuldades estão presentes cotidianamente e em uma grande faixa de horários, não mais só nos horários de pico¹⁹. É sobre esse tempo despendido no transporte público coletivo, neste caso, o experienciado no Sistema de Transporte Rápido por Ônibus (BRT) da RMR, que falaremos mais adiante.

5.1 AS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO POR TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA RMR

Na Região Metropolitana do Recife, problemas relacionados às precárias condições de deslocamento por transporte público coletivo são constantes no cotidiano de milhares de moradores da região. Quem precisa se deslocar para realizar atividades diárias e utiliza o ônibus como o principal meio de transporte, sente-se como em um *enlatado no trânsito urbano*²⁰, desgastado pela pouca acessibilidade aos equipamentos, sem conforto e sem segurança durante a espera do transporte e ao adentrar nele também.

Depender do transporte público coletivo cotidianamente é comprometer boa parte do tempo diário que o indivíduo gasta para o uso desse serviço, não só pelo fato de residir longe do local de trabalho ou de outro destino ao qual precise se dirigir, mas também pelo atraso das viagens, ou mesmo, porque não há condições de embarque devido à superlotação dos veículos.

Essa realidade vivenciada no transporte público coletivo da RMR reflete o despreparo de uma malha rodoviária que não acompanhou o processo de expansão e de metropolização da região, assim como é experienciado no Rio de Janeiro, Salvador, Fortaleza, São Paulo e tantas outras cidades do território brasileiro. Segundo Rodrigues (2016),

os graves problemas de transporte também têm causado no país a percepção generalizada de uma espécie de mal-estar coletivo, que é resultado direto dos congestionamentos e das horas em que as pessoas passam no trânsito, especialmente nos trajetos casa-trabalho, bem como do elevado risco de acidentes, inclusive aqueles envolvendo o transporte público (RODRIGUES, 2016, p. 13).

Ainda sobre as condições do serviço de transporte público coletivo na RMR, o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec) iniciou no ano de 2014 a seguinte

¹⁹ Refere-se aquele período do dia em que há troca de turno, início ou término de atividades produtivas, provocando intensa circulação de pessoas e demanda por transporte.

²⁰ A expressão ‘enlatado’ é popularmente utilizada pelos usuários de ônibus da região, trata-se de uma analogia às condições dos/das passageiros/as dentro dos transportes coletivos na Região Metropolitana do Recife.

pesquisa: “*Olhar o serviço de transporte público sob a ótica do passageiro/a em onze capitais brasileiras*”. O estudo apontou duzentas e vinte e sete (227) irregularidades na prestação do serviço de ônibus na RMR, sob a ótica do Código de Defesa do Consumidor²¹, Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990.

As atividades de consumo são essenciais à vida. Nos dias atuais, os serviços de consumo diário, bem como os serviços de transportes, são ofertados ao público mediante pagamento e sob condições pré-estabelecidas pelos fornecedores, em larga escala e de um modo que raramente permite aos consumidores um direito de escolha livre, segura ou consciente. As opções dispostas pelos consumidores são, basicamente, aceitar ou não aceitar; confiar no que é informado ou deixar de consumir (ENDC, 2017). Quando os serviços oferecidos são indispensáveis na vida cotidiana fica difícil não utilizá-los, havendo a necessidade de proteção dos/das consumidores às vulnerabilidades do mercado.

Das centenas infrações apontadas na pesquisa realizada pelo Idec, o *Quadro 12* mostra as principais irregularidades na prestação do serviço de ônibus na RMR:

QUADRO 12. Principais irregularidades na prestação do serviço de ônibus na RMR

POSIÇÃO	IRREGULARIDADES
1 ^a	Ausência de informações sobre linhas e horário das viagens nas paradas de ônibus
2 ^a	Atrasos e indefinição nos horários das viagens de ônibus
3 ^a	Paradas de ônibus em locais sem iluminação ou mal iluminados
4 ^a	Insegurança
5 ^a	Freadas bruscas dos motoristas de ônibus pondo em risco o/a usuário/a
6 ^a	Paradas queimadas por motoristas
7 ^a	Ônibus que param distante da calçada

Fonte: Revista Idec, 2014.

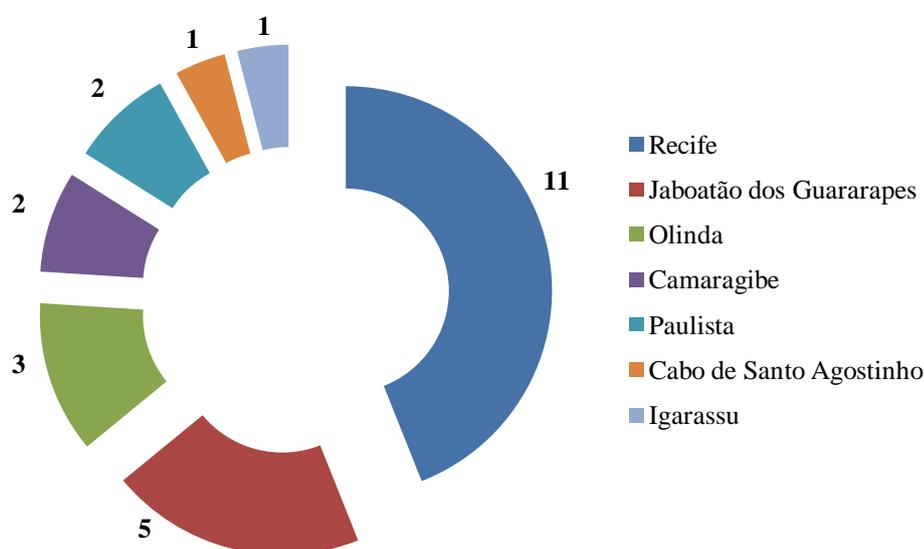
A pesquisa verificou que, na RM do Recife, os pontos de embarque e desembarque são precários, pequenos e, muitas vezes, eles não dispõem de assentos. Além disso, falta segurança e informação sobre as linhas e os itinerários realizados pelos ônibus que passam no local. Esperar por um ônibus requer muita paciência, pois os intervalos de espera são longos e ultrapassam os 30 minutos (Idec, 2014). Esse dado também foi identificado durante as entrevistas realizadas com os/as usuários/as. O tempo de espera pelo transporte é um

²¹ Esses dados foram retirados da matéria *Um novo olhar para o transporte integrado* publicada pelo Jornal Diário de Pernambuco. Recife, 18 jan 2015. p. A6.

condicionante de satisfação/insatisfação do serviço ele interfere e faz parte do tempo real de viagem.

Esse tempo também está atrelado à espera dos ônibus nos Terminais Integrados à rede de transporte público de passageiros da RMR que, atualmente conta com vinte e cinco equipamentos distribuídos em sete cidades da região. Onde o Recife conta com o maior número de terminais de integração. O *Gráfico 10* mostra essa distribuição:

GRÁFICO 10. Proporção dos Terminais Integrados da RMR e os seus respectivos Municípios



Fonte: site do Grande Recife, 2018.

A relação do tempo de viagem aparece como um dos principais fatores de irregularidades na prestação do serviço de ônibus na cidade do Recife e Região Metropolitana, ocupando a segunda posição, conforme indicou o *Quadro 12*. De acordo com Barbosa (2016, p.47), “a diminuição da qualidade e a efetividade do transporte coletivo, associadas às distâncias físicas entre os espaços de centralidade e as periferias, respondem pelo fenômeno do *tempo imposto*” às vidas individuais e coletivas. Para o autor, isto corresponde ao tempo perdido durante as viagens, que rouba momentos de descanso, lazer, estudo, prazer, entre tantos outros momentos da vida humana.

Segundo Santos (2006, p.122), “os imperativos da vida urbana estão cada vez mais presentes na vida contemporânea, onde as consequências da globalização impõem práticas estritamente ritmadas”, principalmente no domínio do tempo cronológico, e essa racionalidade testemunhada no mundo atual não é apenas social e econômica, ela também reside no território.

Tratar com mais sensibilidade à disposição dos modos de uso coletivo e não motorizados é essencial para promover a melhoria das condições de deslocamento por transportes públicos, vinculando-os aos outros equipamentos para atender de maneira adequada às necessidades dos/das cidadãos/as. Isto também implica no planejamento integrado dos serviços com o uso e ocupação do solo urbano (GOMIDE e GALINDO, 2013), a fim de manter em boas condições a infraestrutura urbana, juntamente com políticas eficazes de gestão do transporte público de passageiros.

5.1.1 Implantação e estrutura do corredor Norte-Sul na RMR

A partir de 2014, a RM do Recife recebe o sistema de transporte rápido por ônibus (BRT), composto por dois corredores de ônibus. A implantação da nova rede de ônibus objetivou a redução dos tempos de deslocamento na região, viabilidade com os sistemas de integração do transporte público e aumentar a disponibilidade de linhas de ônibus com trajetos mais expressos.

No corredor Leste-Oeste viabilizou-se o eixo compreendido pelos municípios de Recife, Camaragibe e São Lourenço da Mata utilizando, basicamente, duas das principais avenidas do Recife: Av. Conde da Boa Vista (centro) e Av. Caxangá (periferia). Já o corredor Norte-Sul, compreende o eixo do norte metropolitano está configurado sobre a rodovia federal (BR-101 NORTE) e a rodovia estadual (PE-15), ele abarca diretamente os municípios de Igarassu, Abreu e Lima, Paulista, Olinda e Recife.

Seguindo o conceito geral dos sistemas integrados de ônibus, o sistema BRT da RM do Recife utiliza veículos maiores em relação aos ônibus convencionais. Os ônibus biarticulados possuem a capacidade máxima para atender 159 passageiros por vez, destes 46 sentados e 113 em pé. A *Figura 24* mostra o BRT em circulação em uma das principais avenidas que compõem o corredor Norte-Sul.

FIGURA 24. O Corredor de BRT Norte-Sul da RMR – Av. Cruz Cabugá

Fonte: AUTORA, 2018.

Apesar da constatação de diversos projetos relacionados à mobilidade urbana em execução no país, como corredores e faixas exclusivas de ônibus, metrô, BRT, etc, os problemas relacionados à funcionalidade dos sistemas são constantes. Ao tratarmos do sistema de Transporte Rápido por Ônibus (BRT) na RMR, a questão não difere muito. Os veículos estão frequentemente superlotados, com constantes atrasos, sem previsão de chegada, longos tempos de espera, correria, apertos, empurrões, assédios, desrespeito... Um constante desgaste físico e mental, provocado pelas más condições durante os percursos, interferindo na qualidade de vida das pessoas e de suas famílias, na medida em que reduz o tempo para o descanso, lazer ou aproveitamento para outras atividades.

Diversos são os fatores que levam às condições de estresse urbano e comprometem a realização dessa atividade. Silva (2014) revelou em sua pesquisa que a implantação do BRT no Distrito Federal continua a reproduzir fatores que desencadeiam situações de estresse entre motoristas e usuários/as. Segundo a autora,

não há indicativo de que o governo tenha se empenhado em ações concretas, que minimizem o estresse daqueles que utilizam o transporte coletivo todos os dias, ou daqueles que trabalham nesse tipo de transporte. Os motores dos novos veículos continuam na parte dianteira do carro, o barulho continua intenso, a quantidade de bancos, que permite o assentar dos passageiros, foi reduzida, alguns ônibus dessa nova frota, já estão apresentando problemas mecânicos, a segurança no interior dos veículos é precária ou quase inexistente, os assaltos continuam a acontecer (SILVA, 2014, p.23).

Desse modo, percebe-se que as condições de uso e de tráfego, por essa nova tecnologia de ônibus, repetem os vícios dos ônibus convencionais e, mais uma vez, se defrontam com os mesmos problemas dos transportes públicos coletivos em outros centros urbanos nacionais.

Por outro lado, os conflitos gerados no espaço urbano potencializam-se na esfera privada e no âmbito familiar dos indivíduos. Alguns autores tratam da socioeconomia do transporte urbano e a referenciam como fenômeno da mobilidade, ligado aos conceitos de espaço e tempo. Nesta concepção, o tempo despendido no transporte cotidiano implica em mudanças na utilização do tempo, pois, neste caso, os transportes estão no “centro da organização da vida familiar”, ou seja, estão relacionados com as sucessivas jornadas de trabalho, realizadas principalmente pelas mulheres (AMOUZOU, 2000).

Apesar do uso da faixa exclusiva ser uma característica do sistema de BRT, de modo a viabilizar viagens mais rápidas por transporte coletivo, no caso do corredor Norte-Sul, identificamos que em vários trechos do centro de Recife, a exemplo da avenida Cruz Cabugá no bairro de Santo Amaro, e da avenida Cais do Apolo onde situa a prefeitura do Recife no Bairro do Recife, o BRT disputa espaço com outros modais de transporte e também com os ônibus convencionais (ver *Figuras 25 e 26*).

FIGURA 25. O BRT na Av. Cabugá



Fonte: AUTORA, 2018.

FIGURA 26. O BRT e o tráfego misto no Cais do Apolo



Fonte: AUTORA, 2018.

E em alguns trechos em que há a faixa exclusiva o percurso fica comprometido, devido a problemas de infraestrutura das vias, caso registrado no trecho entre os municípios de Abreu e Lima e Paulista, sentido subúrbio-cidade, onde os ônibus interrompem os seus percursos na faixa exclusiva e competem espaço de circulação com outros transportes nas rodovias BR-101/PE-15 (*Figura 27*).

FIGURA 27. BRT inviabilizado de utilizar a faixa exclusiva de ônibus

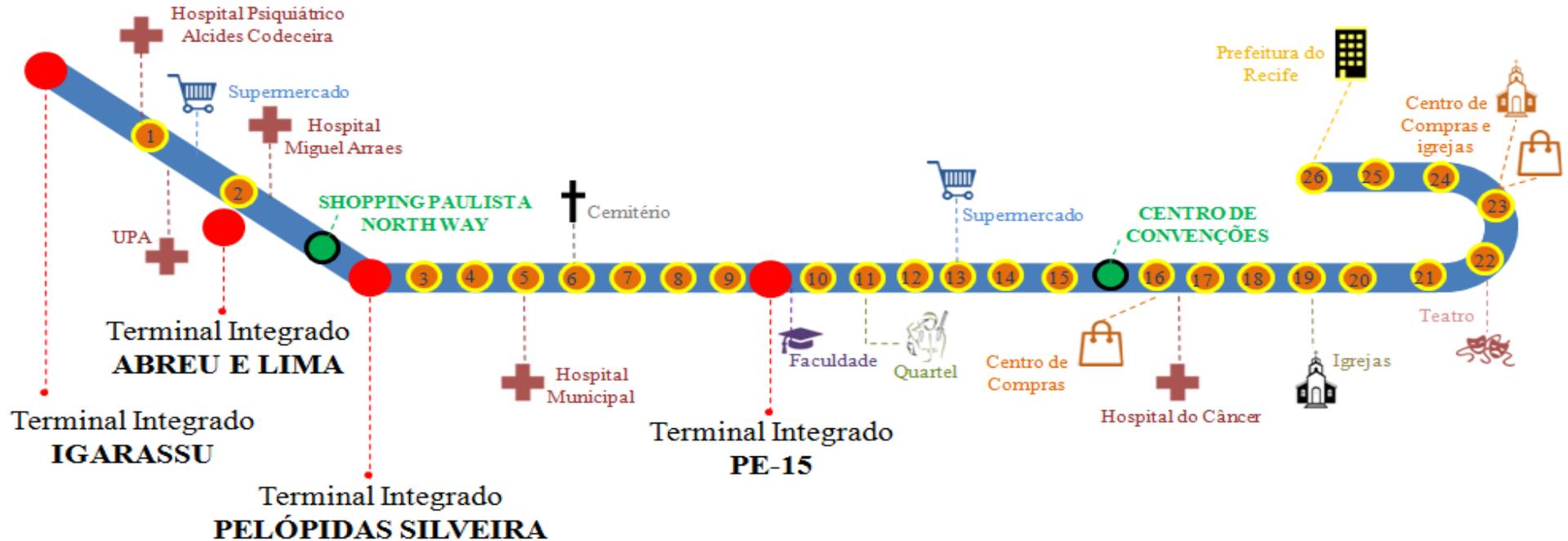


Fonte: AUTORA, 2018.

Fonte: AUTORA, 2018.

Atualmente, o corredor Norte-Sul possui vinte e seis estações em funcionamento, a *Figura 28* mostra o esquema ilustrativo desse corredor, a disposição das estações e as suas proximidades com os principais equipamentos urbanos dispostos.

FIGURA 28. AS ESTAÇÕES DO CORREDOR DE BRT NORTE-SUL DA RMR



LEGENDA	
	Corredor de BRT Norte-Sul
	Terminais integrados do corredor Norte-Sul
	Estações de BRT em construção
	Estações de BRT em funcionamento
1 CRUZ DE REBOUÇAS	8 JUPIRÁ
2 ABREU E LIMA	9 ALUÍSIO MAGALHÃES
3 JOSÉ ALENCAR	10 BULTRINS
4 SÃO FRANCISCO DE ASSIS	11 QUARTEL
5 HOSPITAL CENTRAL	12 SÍTIO HISTÓRICO
6 SÃO SALVADOR DO MUNDO	13 MATHIAS DE ALBUQUERQUE
7 CIDADE TABAJARA	14 KENNEDY
15 COMPLEXO DE SALGADINHO	22 PRAÇA DA REPÚBLICA
16 SHOPPING TACARUNA	23 NOSSA SENHORA DO CARMO
17 SANTA CASA DE MISERICÓRDIA	24 MAURÍCIO DE NASSAU
18 ARARIPINA	25 ISTMO DO RECIFE
19 IEP	26 FORTE DO BRUM
20 TREZE DE MAIO	
21 RIACHUELO	

Há também duas estações que estão em construção: a estação Centro de Convenções (Figura 29) e a estação shopping Paulista North Way (Figura 30).

FIGURA 29. Obras paradas na Estação Centro de Convenções.



Fonte: AUTORA, 2018.

FIGURA 30. Estação Shopping Paulista North Way sem previsão de conclusão



Fonte: AUTORA, 2018.

Ambas as estações não estavam previstas no projeto inicial de elaboração do corredor, mas a disposição de equipamentos de consumo coletivo próximos, com significativa circulação de pessoas, como o centro de eventos, o shopping e o centro de comércio já eram existentes. O que demonstra deficiências no estudo de demandas para a implantação das estações de embarque/desembarque de passageiros. No caso do Centro de Convenções, atualmente o acesso ao transporte público coletivo é feito por linhas de ônibus convencionais que só fazem integração com os Terminais Integrados. E a respeito do shopping em Paulista,

quem utiliza o BRT precisa fazer integração com as linhas convencionais dispostas pelos Terminais Integrados da cidade.

A usuária do serviço de BRT, Aparecida é estudante tem 21 anos e destaca que o acesso à equipamentos coletivos não é viabilizado pelo serviço de BRT, e completa dizendo o seguinte:

“O BRT melhorou a locomoção da gente porque é mais rápido de Igarassu para o Recife, mas quando a gente quer usar os serviços, por exemplo, de saúde que são mais próximos da gente não conseguimos porque essas integrações ou a falta de outras linhas mais longas atrapalham a viagem.”

Caóticas e inseguras, as estruturas de transporte não oferecem condições mínimas de circulação e conforto no trânsito. São usuários/as insatisfeitos, desgastados, exaustos antes mesmo de chegarem aos seus destinos para realizar suas tarefas e, quando retornam para casa, só querem descansar para levantarem no outro dia. Esses resultados expressam as condições, nas quais, usuários/as são submetidos/as diariamente para realizar as suas atividades e ter acesso aos outros bens de consumo coletivos.

Borges e Delgado (2011) colocam que a experiência do consórcio de transportes do Recife mostra vantagens proporcionadas pelo arranjo institucional na integração tarifária, nas concessões às empresas, no planejamento das rotas, na mediação e solução de conflitos entre os entes federados, na regulação e qualidade e na hierarquização da rede. Tais avanços já garantem uma mudança no serviço aos usuários/as e mostram reflexos espaciais na região, mediante a desconcentração dos serviços de transporte. Porém, os autores chamam a atenção no sentido relacionado à configuração desse sistema de modo que uma das maiores vantagens que o consórcio proporciona não foi bem aproveitada no Recife, que é a integração entre o planejamento urbano e o de transportes.

O que se vê são usuários/as insatisfeitos, desgastados, exaustos antes mesmo de chegarem aos seus destinos para realizar suas tarefas, e quando chegam em casa só desejam descansar para levantarem no outro dia. O sistema de integração ente as linhas desempenha mais uma função de gargalo no fluxo das viagens, por onde os usuários/as são obrigados a interromper suas viagens para fazerem a baldeação entre um coletivo e outro.

5.2 OS INDICADORES DE AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO POR BRT

Na pesquisa de campo, buscamos identificar indicadores referentes ao transporte público coletivo que, de algum modo, interfiram nas condições de deslocamento dos/das usuários/as do serviço. Tomamos como base o estudo de Ferraz e Torres (2004) que identificou doze principais fatores, a seguir, que influenciam na qualidade do transporte público por ônibus:

- (1) *Acessibilidade;*
- (2) *frequência de atendimentos;*
- (3) *tempo de viagem;*
- (4) *lotação;*
- (5) *confiabilidade;*
- (6) *segurança;*
- (7) *características dos veículos;*
- (8) *características dos locais de paradas;*
- (9) *sistemas de informação;*
- (10) *conectividade;*
- (11) *comportamento dos operadores;*
- (12) *estados das vias.*

Considerando esses fatores, definimos e acrescentamos outros que foram pontuados pelos usuários/as do BRT durante a aplicação dos questionários (*Apêndice*).

A autora Machado (2010), apresenta três dimensões aplicadas à mobilidade urbana sustentável: *social*, *econômica* e *ambiental*. A partir dessas dimensões, buscamos agrupar os indicadores identificados e assim avaliar as condições de deslocamento identificadas no sistema BRT da RMR.

5.2.1 Aspectos Sociais

A dimensão social corresponde aos objetivos ligados à satisfação das necessidades humanas referentes ao acesso ao transporte e equipamentos urbanos de saúde, educação, esporte, lazer, trabalho e outros; da melhoria da qualidade de vida referente à facilidade de circulação na cidade; da justiça e equidade social no transporte. Nesta dimensão agrupamos os seguintes indicadores:

- [1] Segurança pública
- [2] Número de passageiros dentro dos veículos
- [3] Comportamento dos outros usuários/as
- [4] Comércio de ambulantes no interior dos BRT
- [5] Segurança no trânsito
- [6] Comportamento do motorista e/ou funcionários

5.2.1.1 Segurança pública

Dentre esses indicadores, identificamos que aquele que corresponde à segurança pública é o que mais incomoda os usuários/as de BRT, dos 52 entrevistados, 40 mencionaram situações vividas dentro dos veículos, por eles ou por alguém que eles conheciam, e que envolvia a falta de segurança no transporte público. Mônica, uma dona de casa de 46 anos, fala que a insegurança já impediu que ela desse prosseguimento na viagem temendo que algo de ruim pudesse acontecer naquele ambiente:

“Olhe moça: a insegurança é demais, eu já tive que descer do ônibus que eu estava porque eu fiquei com medo de ser vítima da violência.”

Outra entrevistada, Luciana Dantas, educadora física de 40 anos, contou que o fator da insegurança dentro do transporte público coletivo mexe com o seu comportamento junto à família, sobretudo na proteção dos filhos. Para a educadora física a segurança deveria ser um quesito indispensável nos equipamentos de transporte, e destaca:

“Deveria ter segurança dentro dos ônibus. A gente fica aqui à mercê de arriscar a nossa vida... a viagem é muito demorada, você sofre abuso, chega em casa estressada, sente muita insegurança. Eu tenho medo que meus filhos saiam sozinhos

para pegar o ônibus. Eu fico com um aperto no coração quando eles precisam ir para algum lugar e pegam esses ônibus. A gente vê tanta coisa ruim por aí que faz de tudo para evitar de precisar.”

A Mayara, estudante e atendente de telemarketing de 24 anos, faz questão de evidenciar as vezes em que foi assaltada e teve os seus pertences roubados. Mesmo assim, o BRT é a única opção de transporte de que ela dispõe para ir ao trabalho. Ela reside em um município da região metropolitana e trabalha todos os dias em Recife, utiliza o transporte diariamente e diz que viajar nas condições que o serviço de ônibus oferece é um transtorno cotidiano.

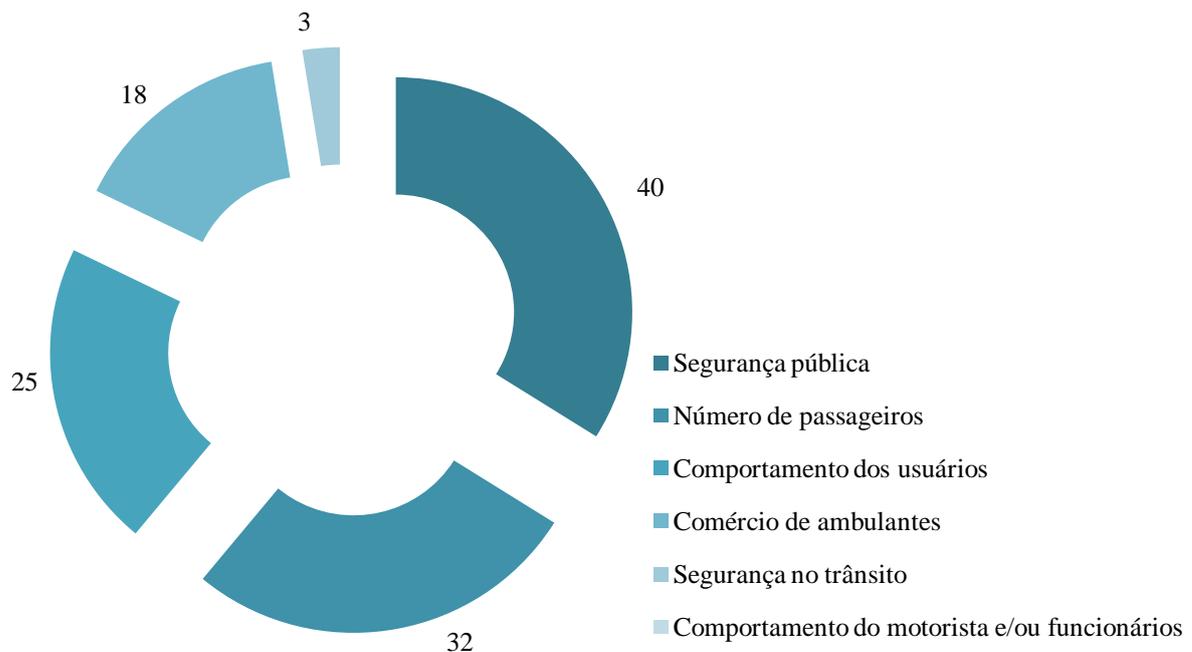
“Olhe: toda vez que eu ouço falar que o BRT melhorou a vida da gente eu fico muito impaciente com essa questão. Na minha vida ficou o prejuízo. Parece até brincadeira, mas eu já fui assaltada três vezes! Como assim que melhorou? Não existe respeito... é muito transtorno que a gente passa todos os dias, sem contar nos problemas que isso ocasiona no trabalho da gente, em casa, com a minha filha.”

Para Camila, 20 anos, que trabalha como apontadora de jogo. A violência nos ônibus faz muito mais do que reféns, condicionam as pessoas à serem dribladoras de possíveis situações de risco, mas, quando o fato é inevitável deixa marcas muito assustadoras no psicológico dos indivíduos. Segundo a jovem, a insegurança tem efeitos colaterais e consequências coletivas.

“Eu sei que a violência está em todo lugar, mas ela não tem mais limites é recorrente. Eu já presenciei várias situações de assalto dentro do BRT, vi pessoas correndo e eu fui junto sem saber o que era que tava acontecendo. Tem assédio no ônibus cheio, o povo brigando um com o outro, e, muita confusão. Uma vez um rapaz foi esfaquear outro cara e acabou atingindo uma criança. Outra vez o motorista percebeu que o ônibus iria ser assaltado e queimou a parada, ele foi sensato e não colocou a vida das pessoas em risco.”

Sendo assim, a insegurança no transporte público coletivo responde ao principal indicador da dimensão social, que interfere nas condições de deslocamento. O *Gráfico 11*, ilustra esta proporção e apresenta a sua relação com os demais indicadores sociais apontados pelos entrevistados.

GRÁFICO 11. Indicadores sociais apontados pelos usuários/as



Fonte: AUTORA, 2018.

Segundo Santos (1990) *apud* Maricato (2003) a imobilidade relativa do morador da periferia e de seu isolamento em guetos devido às dificuldades com o transporte coletivo, que exige um longo tempo e um custo muito alto em seus percursos, fragmenta a metrópole, a partir, da constatação do isolamento dos pobres em seus bairros. A imobilidade de tão grande número de pessoas leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração. Além disso, outro fator coletivo é o efeito psicológico que a insegurança acarreta no indivíduo e de como isso influencia na saúde e na qualidade de vida da população.

5.2.1.2 Número de passageiros dentro dos veículos

Depois da questão da segurança pública, outro indicador mencionado foi o correspondente aos números de passageiros que são submetidos dentro dos veículos no corredor de BRT. Conforme já mencionamos, os BRT que circulam na RMR têm capacidade

de transportar 159 pessoas/por vez em condições normais de uso, mas o que identificamos é que esse número de passageiros é bem maior. O entrevistado Ailton, funcionário público de 54 anos, atenta para a quantidade de cadeiras que existem nos BRT, e, mesmo que a intencionalidade seja acomodar o maior número de pessoas em pé que se vê são pessoas espremidas com outros corpos. Para ele passar por esta situação é angustiante.

“Os ônibus são grandes, mas em compensação são poucas as cadeiras que ele tem. A intenção é levar mais gente o quanto for possível, eles não se preocupam com as pessoas. Nisso tudo só quem lucra é a empresa que carrega mais gente por cada ônibus em circulação. Usando o transporte, frequentemente nessas condições de superlotação, a pessoa fica angustiada, não tem como não ficar.”

Além disso, a superlotação compromete tanto a estrutura dos veículos e o seu tempo de vida útil quanto as condições físicas dos usuários/as do transporte que se espremem para couberem dentro dos ônibus. A *Figura 31* registra o momento em que os/as usuários/as de uma das linhas de ônibus do Terminal Integrado Pelópidas Silveira tentam embarcar no veículo para seguirem viagem. A imagem demonstra a distinta relação entre a oferta e a demanda por transporte na área. O aglomerado de gente devido ao tempo de espera e a disputa por espaço na tentativa de seguir viagem.

FIGURA 31. A superlotação dos ônibus como um dos indicadores que comprometem o deslocamento dos/as usuários/as do serviço de transporte público coletivo na RMR



Fonte: AUTORA, 2018.

Em cidades como Londres e Paris, onde o sistema de transporte urbano é bem estruturado e reconhecidamente eficiente, problemas com superlotação também são enfrentados, porém, em faixa de horário mais restrita (MIRROR, 2016; HAYWOOD e KONING, 2015 *apud* ARAÚJO et al., 2016). No nosso caso, a superlotação do transporte público coletivo é um problema enfrentado a qualquer hora do dia, a exemplo da *Figura 31*, mostrada anteriormente e, que foi registrada em um dia de terça-feira por volta das 10h da manhã, um horário que não corresponde ao horário de pico das viagens por transporte e no período de férias escolar.

5.2.1.3 Comportamento dos usuários/as

O terceiro indicador da dimensão social apontado pelos entrevistados foi o comportamento dos usuários/as nos serviços de ônibus. A disputa por lugares para acomodar-se nas cadeiras no interior dos veículos é um fator que gera diversos conflitos. Ângela, professora com 50 anos de idade, comenta sobre as dificuldades por ela enfrentadas ao entrar nos veículos:

“Eu vejo muita bagunça por aqui, perdi uma cadeira porque as pessoas passaram na minha frente, elas não respeitaram a fila. É muita confusão por conta de lugar.”

As usuárias do BRT Genilba, dona de casa de 65 anos de idade, e Cristiane, autônoma de 39 anos de idade, destacam que os conflitos por assentos também estão presentes nas cadeiras de uso preferencial. Segundo Cristiane,

“A disputa por cadeiras não tem limites: as pessoas não respeitam nem os lugares preferenciais quanto mais as filas de espera pelos ônibus.”

De acordo com o Consórcio de Transportes da Região Metropolitana do Recife, a reserva de assentos preferenciais está amparada pela Resolução nº 13/2016²² do Conselho Superior de Transporte Metropolitano, órgão colegiado da Secretaria das Cidades do Governo do Estado de Pernambuco (2007). A referente resolução baseia-se na Lei Federal nº 10.048/2000 que dá prioridade de atendimento às pessoas com deficiência, os idosos com

²² Disponível em: <http://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/wp-content/uploads/2016/12/Resolu%C3%A7%C3%A3o-N%C2%BA-013-2016-CSTM.pdf>. Acesso em 17 de agosto de 2018.

idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes, as pessoas com crianças de colo e os obesos. E especifica a reserva de assentos nos transportes de uso coletivo:

Art. 3º - As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 5º - Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 2000).

Além de considerar a Lei Federal nº 10.741/2003 que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e determina no artigo 39, parágrafo 2º, a reserva de 10% do total de assentos do veículo de transporte coletivo para os idosos, com a devida identificação e placa indicando assento reservado preferencialmente para idosos (BRASIL, 2003). A Resolução nº 13/2016 também considera a Lei Federal nº 13.146/2015 que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência e que trata do direito ao transporte e à mobilidade.

Seguindo as legislações específicas sobre a reserva de assentos preferenciais, a Resolução nº 13/2016 dá as seguintes providências sobre a implantação do novo layout interno da frota do STPP/RMR:

Art. 2º - Estabelecer a disponibilidade de um total de 04 assentos compreendidos entre a 3º (terceira) posição da bancada até a porta dianteira do veículo para uso preferencial de IDOSOS, devidamente identificados com o adesivo, em vinil afixado na carroceria abaixo da janela, de “reservado preferencialmente para idosos”.

Parágrafo único: no caso do veículo possuir mais de 40 (quarenta) assentos, os demais assentos exclusivo para os idosos, em complementação aos 10% (dez por cento), estarão distribuídos após a catraca, localizados no lado direito no sentido da porta de embarque para a de desembarque, após a área reservada para o cadeirante, devidamente identificados com o adesivo, em vinil afixado na carroceria abaixo da janela, de “reservado preferencialmente para idosos”.

Art. 3º - Determinar que, nos ônibus com layout especificado no anexo desta resolução, o assento preferencial para PESSOA ACOMPANHADA COM CRIANÇA DE COLO será o do primeiro banco situado após a linha da catraca, localizado no lado direito no sentido da porta de embarque para a de desembarque, na janela, devidamente sinalizado com o adesivo, em vinil afixado na carroceria abaixo da janela, de “reservado preferencialmente para pessoa com criança de colo”.

Art. 4º - Determinar que, nos ônibus com layout especificado no anexo desta resolução, o assento preferencial para a GESTANTE será o do banco situado após a linha da catraca, localizado no lado direito no sentido da porta de embarque para a de desembarque, no corredor, devidamente sinalizado com o adesivo, em vinil afixado na carroceria abaixo da janela, de “reservado preferencialmente para gestante”.

Art. 5º - Determinar que, nos ônibus com layout especificado no anexo desta resolução, o assento preferencial para a LACTANTE será o do segundo banco situado após a catraca, localizado no lado direito no sentido da porta de embarque para a de desembarque, na janela, devidamente sinalizado com o adesivo, em vinil afixado na carroceria abaixo da janela, de “reservado preferencialmente para lactante”.

Art. 6º - Determinar que, nos ônibus com layout especificado no anexo desta resolução, o assento reservado para a PESSOA OBESA será o primeiro banco situado após a catraca, localizado no lado esquerdo no sentido da porta de embarque para a de desembarque devidamente sinalizado com o adesivo, em vinil afixado na carroceria abaixo da janela, de “reservado preferencialmente para pessoa obesa”.

Art. 7º - Determinar que, nos ônibus com layout especificado no anexo desta resolução, os demais assentos, localizados entre a catraca e a porta traseira serão preferenciais para as PESSOAS COM DEFICIÊNCIA e MOBILIDADE REDUZIDA (CSTM, 2016).

Em março deste ano, o Conselho Superior de Transporte Metropolitano autorizou o Grande Recife Consórcio de transporte a reduzir a quantidade de assentos prioritários antes da catraca, nos ônibus convencionais²³. Segundo o conselho, a medida também autoriza o órgão a aumentar o número de vagas para cadeirantes e cães-guia tanto nos ônibus convencionais quanto nos BRT. O novo arranjo de cadeiras e vagas já estava em estudo em alguns veículos na Região Metropolitana do Recife desde 2017, mas foi aprovado definitivamente depois da reunião do CSTM, que aconteceu em de março de 2018 e reuniu representantes dos usuários, empresas e do consórcio.

Dona Genilba, que mora com a sua neta e utiliza o BRT para cumprir seus compromissos mensais de ir ao banco e fazer compras no supermercado, por exemplo, sente na pele a dificuldade de garantir assento nas cadeiras ocupadas por pessoas que não preferenciais. Ela conta que já visitou a cidade de Curitiba e utilizou o BRT de lá. Ela disse que ficou admirada com a diferença entre o sistema de BRT da cidade paranaense e o que funciona na RM do Recife.

“É verdade quando o pessoal diz que o BRT de Curitiba é diferente do BRT de Recife. Eu já fui a Curitiba e usei o serviço de lá, ele é muito mais rápido que o daqui.”

²³ Notícia publicada pelo jornal online Folhape.com.br em 20 de março de 2018. Disponível em: < <https://www.folhape.com.br/noticias/noticias/cotidiano/2018/03/20/NWS,62617,70,449,NOTICIAS,2190-CONSELHO-APROVA-REDUCAO-ASSENTOS.aspx> >. Cesso em: 17 de agosto de 2018.

O uso do som alto por alguns usuários de ônibus também provoca inquietações nas pessoas. Ednaldo, assistente social de 31 anos de idade, diz que o som alto modifica o ambiente de convivência durante a viagem. Segundo ele:

“O barulho de equipamentos de som dentro dos ônibus me incomoda bastante. Tem gente que não tem noção que está em um ambiente compartilhado e não respeita o sossego do outro. Liga o aparelho de som ou até mesmo o celular e escuta todo tipo de música. Cada pessoa tem seus gostos, eu aqui não vou criticar isso, mas o que custa usar o fone de ouvido? Ninguém merece escutar. Isso quando não tem mais de uma pessoa fazendo a mesma coisa. Por que aí o barulho é ainda maior cada um que queira competir com o som do outro. As pessoas que se sentem incomodadas com o barulho (e que estão no direito) não conseguem reclamar e se falam alguma coisa as pessoas fazem cara feia.”

5.2.1.4 Comércio ambulante no interior dos BRT

O comércio de vendedores ambulantes nos equipamentos de transporte é o indicador que aparece em seguida. Laudo, estudante e funcionário público de 45 anos, comenta sobre essa questão e também menciona a segurança no interior dos ônibus como um fator determinante na hora de embarcar no BRT:

“Os vendedores fazem muita zoada, não consigo estudar, mas, eu sei que é o trabalho deles. Outro fator é a insegurança pública, já presenciei assalto, penso várias vezes que tipo de transporte eu vou pegar”.

Durante a pesquisa de campo, identificamos que há a realização dessas atividades de vendas informais nos equipamentos do transporte público coletivo. As Figuras 32 e 33 registram essas atividades:

FIGURA 32. A circulação de vendedores ambulantes nos Terminais Integrados da RMR

Fonte: AUTORA, 2018.

FIGURA 33. A circulação de vendedores ambulantes nos Terminais Integrados da RMR

Fonte: AUTORA, 2018.

Observou-se durante a análise que no corredor Norte/Sul há uma maior predominância do comércio ambulante com relação ao corredor Leste/Oeste. Podemos considerar que o modo como se configura o funcionamento do sistema do BRT, facilitou ao acesso às vendas, e traz semelhanças do arranjo estrutural dos veículos sobre trilhos (trens e metrô), condicionando a funcionar e operar a partir de estações elevadas para o embarque e desembarque de passageiros/as, substituindo paradas com menores distâncias entre si. Esta estrutura possibilitou o deslocamento de vendedores/as entre as estações e o interior dos coletivos, pois funciona enquanto uma esteira de troca e substituição dos pontos de venda. Agora esses vendedores/as não precisam mais pedir que o/a motorista do coletivo que abra a

‘porta do meio’ – aquela de acesso após a catraca do ônibus, no sistema de estações elevadas e automatizadas eles/elas já entram sem precisar se identificar, pois utiliza de um espaço de uso comum de passageiros/as para adentrar no interior dos coletivos sem serem percebidos pelos motoristas, e realizando esta estratégia durante todo o dia de trabalho.

É importante destacar que mesmo sendo uma atividade cada vez mais intensa nesses espaços, a comercialização de mercadorias por vendedores ambulantes é uma atividade irregular e proibida na RMR, conforme determina o Anexo 15 do Regulamento do Sistema de Transporte Público de Passageiros da RMR (CTM, 2013).

SEÇÃO III
DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA

Art. 28 – Além das obrigações constantes no Contrato de Concessão são obrigações da concessionária, Permissionária e seus prepostos cumprir o seguinte:

XIX - não permitir atividade de vendedores ambulantes e/ou pedintes no interior do veículo;

SEÇÃO VII
DAS PENALIDADES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 166 – Constituem infrações do tipo médias:

IV- permitir atividade de vendedores ambulantes e/ou pedintes no interior do veículo.

Alguns vendedores/as que estão há algum tempo nesta atividade relatam que já tentaram negociar com a gerência do Grande Recife Consórcio de Transportes (órgão de gestão do STPP/RMR), mas não obtiveram nenhum resultado, nem mesmo um diálogo que pudesse ser válido no âmbito de regularização, revelando a impossibilidade de qualquer forma de negociação para viabilizar esta atividade nos coletivos de transportes.

O medo da fiscalização convive diariamente entre vendedores/as desse comércio ambulantes. Sofrer ameaçadas e ter a sua mercadoria apreendida são condições bastante conflituosas e que são vivenciadas cotidianamente. O modo ‘ambulante’ aparece enquanto uma estratégia para driblar tal repressão, pois facilita a rotatividade de vendedores/as entre os espaços e os aproximam dos/das clientes que desejam adquirir seus produtos durante a viagem.

Cabe refletir que a atividade dos/as vendedores/as ambulantes aparecem enquanto estratégias desses indivíduos, que não estão no trabalho formal, de acessar as relações de produção e de mercado na sociedade de consumo. As autoras Silva e Marinho (2016), destacam que:

na perspectiva de excluídos/as do sistema formal de trabalho, são incluídos/as no trabalho informal, que corresponde à marginalização destes indivíduos: de suas práticas e de seu cotidiano. Delimitando assim, o espaço do BRT enquanto o território para a produção de sua renda (SILVA e MARINHO, 2016, p. 6).

Observamos que as principais áreas de fluxo intenso do comércio ambulante sobre rodas são no centro de Recife e nas proximidades dos Terminais Integrados. Destacamos também que os/as vendedores/as embarcam nos coletivos trazendo enunciados verbais para chamar a atenção dos/das passageiros/as dos coletivos, alguns pedem licença para transitarem entre as pessoas com suas mercadorias, distribuem e, posteriormente, as recolhem falando que estão ali por falta de uma oportunidade de trabalho, outros estão para representar instituições filantrópicas que trabalham com projetos sociais, além de existir a presença de pedintes entre alguns dos trechos. Sendo recorrente também a exposição de algumas falas como:

(1) *“Gente, olha o passatempo da viagem!”*;

(2) *“Bom dia pessoal! Vim aqui apresentar a vocês uma mercadoria que é sucesso. É o mais novo produto da marca (...) e que você está adquirindo por um preço bem bacana”*;

(3) *“Pessoal estou passando por dificuldades financeiras e preciso dar de comer a minha família, queria pedir a colaboração de vocês, tenho em minhas mãos um produto que custa apenas R\$ 2,00, caso esse valor não venha fazer falta para vocês colaborem comigo, e que Deus os abençoe”*.

O que nos revela a dinâmica heterogênea desse cotidiano, no entendimento dos BRT enquanto espaços de circulação do comércio informal sobre rodas e de aquisição recursos financeiros. No tocante a fazê-lo, o instrumento de deslocamento urbano, o palco de construção de interações interpessoais e marcadas pelas relações de consumo, vivenciadas no cotidiano da situada região.

A atratividade desse comércio está na característica de fornecer mercadorias com preços menores quando comparados com aqueles do comércio fixo dentro dos Terminais Integrados, que têm custos fixos de manutenção do ponto de comercialização, e consequentemente reflete no preço das mercadorias. No caso dos/das ambulantes este aspecto não é contabilizado, o lucro com a mercadoria é colocado em cima do preço que ele paga na

compra em um estabelecimento atacadista, pois não há custos com insumos diretos, barateando o seu preço final.

Por outro lado, nos cabe colocar à discussão a questão de que justamente existe uma produção de mercadorias para serem absorvidas de imediato, e que são comercializadas por esses vendedores/as ambulantes. Mas que aparecem, enquanto contradição do modo de produção capitalista e suas inconcretudes, tais como o advento da globalização, onde o mercado informal abarca esses indivíduos excluídos e excluídas do comércio formal.

A reflexão sobre a perversidade do sistema capitalista tangencia além da perspectiva de excluídos e incluídos desse sistema, resulta em relações além de desigualdade e hierarquizadas, situação de violação de direitos. Como o direito humano a um trabalho digno que lhe dê condições de atender as suas necessidades básicas compreendidas na Constituição Federal de 1988. Dentre essas situações não podemos deixar de contextualizar que o/a vendedor/a ambulante se caracteriza por indivíduos adultos incluídos nesse mercado informal do trabalho, mas também, compreende uma margem significativa de adolescentes e em alguns casos crianças que executam esta atividade, muitas vezes com o consenso de seus responsáveis.

Outro ponto também a ser refletido que ultrapassa o do processo de produção, é o oferecimento de muitas empresas de mercadorias que atendem a demanda do consumo imediato neste espaço. Fundamentado e influenciado pelas propagandas, veiculando a praticidade da utilizados dos produtos. Como exemplo, temos marcas que redimensionam a quantidade de produto a venda, na perspectiva de proporcionar níveis de consumo com embalagens mini, médias e/ou grandes, configurando formas de adaptação para este modo de consumo no interior dos ônibus. Mas também, surgem estratégias de similaridade às marcas já reconhecidas como é o caso das marcas de pipocas e salgadinhos que dividem o gosto dos/as consumidores usuários/as do transporte público coletivo.

5.2.1.5 Segurança no trânsito

Quanto à segurança no trânsito apontada pelos entrevistados ela se baseia ao fator embarque/desembarque entre as estações de BRT, para eles, a distância entre a porta e o veículo fica comprometida, assim como o tempo de abertura das portas, ocasionando apertos, machucões, mas, em baixo grau.

O Franklim, comerciante de 32 anos de idade, diz que já presenciou pessoas que ficaram presas entre a porta do ônibus e a porta da estação. Ele comentou que:

“na hora em o BRT encostou na parada o sensor da porta de vidro da estação não abriu e a mulher ficou em um espaço pequeno presa entre o ônibus e a estação elevada.”

O risco de acidentes entre os veículos de BRT é índice considerado baixo. Dados do Ministério da Saúde apontam o ônibus como o meio de deslocamento mais seguro, responsável pelo menor índice de mortes no trânsito. Para cada 200 mortes no trânsito, uma está relacionada com o transporte público coletivo, representando 0,48% do total de acidentes (NTU, 2018).

Quanto ao registro de acidentes com os automóveis de uso particular o cenário é diferente, e muito pior são os que envolvem as motocicletas. Além dos constantes registros de violência no trânsito, de acordo com o IPEA (2015), os acidentes de transporte terrestre no Brasil matam cerca de 45 mil pessoas por ano, constituindo-se uma das principais causas de mortes no país.

Para os autores Rubim e Leitão (2013), o tempo não é a única coisa que as pessoas, e notadamente os brasileiros, perdem nos congestionamentos. Perde-se também saúde, dinheiro e, em alguns casos, até a vida. Segundo os autores,

o Brasil possui taxas altíssimas de acidentes de trânsito, chegando a ter 22,5 mortes a cada 100 mil pessoas, mais do que a Índia (18,9), a China (20,5) e o dobro dos Estados Unidos (11,4). Estima-se que o sistema de saúde brasileiro gaste em média R\$ 50 bilhões ao ano com tratamentos e outros custos decorrentes de acidentes de trânsito (RUBIM e LEITÃO, 2013, p. 56).

5.2.1.6 Comportamento do motorista e/ou funcionários

O comportamento dos operadores de ônibus foi um dos indicadores apontados pela pesquisa de Ferraz e Torres (2004). Souza e Menezes (2017) constataram que o sistema de transporte público da RMR apresentou várias deficiências, que se resumem em: má relação entre operadores e usuários, má infraestrutura das linhas, sistema de informação deficiente, fraco desempenho das concessionárias ao prestar um serviço adequado e do órgão gestor ao fiscalizar e elaborar políticas públicas, após a coleta de dados importantes que refletem o desempenho do serviço prestado.

Os autores observaram que há insatisfação dos usuários com relação às operações do serviço, no que diz respeito à queima de paradas, ao não cumprimento do quadro de horários, à falta da urbanidade por parte dos operadores que dirigem perigosamente, à deficiência de manutenção e à superlotação. Porém, no nosso caso, a relação entre operadores e usuários/as não foi pontuada pelos entrevistados/as, que consideraram o fato de trabalhar com o transporte público coletivo uma atividade desgastante e desafiadora para os operadores de ônibus e de BRT.

O Manual de Operação é um dos principais instrumentos de gestão do Consórcio de Transporte Metropolitano para prover aos usuários um serviço adequado. O manual contém os direitos e deveres dos principais atores responsáveis pela gestão e operação do serviço de transportes da RMR. Com relação aos usuários, ele estabelece os direitos de receber um serviço adequado, além de informações como itinerários, horários, intervalos, tempos de viagem, paradas, localidades atendidas, tarifas. Assegura ainda benefício de gratuidades e cuidados especiais, de acordo com a lei, para o caso de idosos, crianças, obesos e portadores de deficiências ou de mobilidade reduzida. É dado o direito de opinar e receber repostas sobre sugestões e reclamações referentes à prestação dos serviços ofertados por meio do consórcio de transporte.

O manual fixa ainda parâmetros de qualidade para serem observados pelas empresas operadoras nas vistorias do Consórcio de Transporte Metropolitano, considerando:

- » A adequação da frota em relação a características técnicas e operacionais, idade, nível de conservação e quantidade;
- » A disponibilidade de equipamentos de segurança e de vigilância eletrônica nos veículos;
- » O nível de serviço de operação caracterizado pelo grau de ocupação dos veículos;
- » O cumprimento das viagens programadas e dos intervalos definidos nas ordens de serviço de programação das linhas.

A fiscalização, o monitoramento e o controle da operação são efetuados através do acompanhamento dos serviços prestados por meio de monitoração remota, a partir do Centro de Monitoramento da Operação (CMO). São funções do monitoramento eletrônico dos serviços:

- » Monitoramento eletrônico integral da frota em operação;
- » Monitoramento por câmeras de vídeo dos terminais integrados e terminais de passageiros;
- » Monitoramento, identificação, informação, intervenção e apoio às ações necessárias para manutenção ou restabelecimento dos serviços aos usuários.

Caso sejam identificadas irregularidades, o Consórcio de Transporte poderá aplicar sanções como advertência, multa, apreensão do veículo, intervenção na concessão e/ou declaração de caducidade da concessão. Além da adequação dos parâmetros técnicos realizados pelo órgão gestor, as operadoras deverão implantar e manter um serviço de atendimento ao consumidor, disponibilizando informações ao Consórcio de Transporte Metropolitano (ARAÚJO et al., 2016).

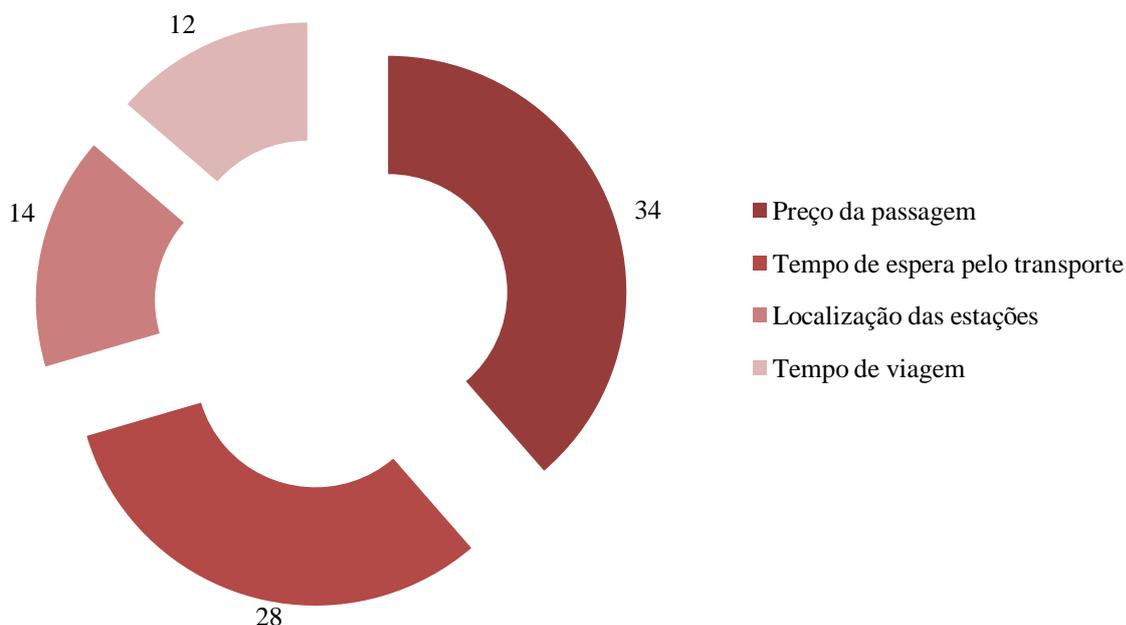
5.2.2 Aspectos Econômicos

Na dimensão econômica dos transportes busca-se tratar dos indicadores que interferem diretamente nos recursos materiais e imateriais disponíveis pelos usuários/as do serviço de transporte. Para isso, identificamos quatro indicadores vinculados a essa dimensão, são eles:

- [7] Preço da passagem
- [8] Tempo de espera pelo transporte
- [9] Localização das estações
- [10] Tempo de trajeto

No *Gráfico 12* está ilustrada a proporção dos indicadores apontados pelos entrevistados/as durante a aplicação dos formulários e realização das entrevistas. Observamos que a relação entre o custo com o transporte e o tempo gasto com o deslocamento esteve diretamente vinculada à prestação do serviço de transporte público coletivo de que dispõe os/as usuários/as.

GRÁFICO 12. Indicadores econômicos apontados pelos usuários/as



Fonte: AUTORA, 2018.

5.2.2.1 Preço da passagem

O indicador mais pontuado foi referente ao preço da passagem dos ônibus que, até o presente momento, se divide em quatro anéis. O valor do **anel A**, cobrado pela maioria dos ônibus, está em R\$ 3,20; o **anel B**, cobrado pelos transportes que alimentam os municípios metropolitanos do Recife, está em R\$ 4,40; o **anel D**: R\$ 3,45; o **anel G**: R\$ 2,10; e a tarifa do **metrô**: R\$ 3,00. Cabe salientar que esses valores estão sempre sendo reajustados. Em comparação com ano de 2017, o reajuste das passagens de ônibus em 2018 foi de 14,26%. O **anel A** custava R\$ 2,80, o **Anel B** R\$ 3,85, o **anel D** R\$ 3,00 e o **anel G** R\$ 1,80.

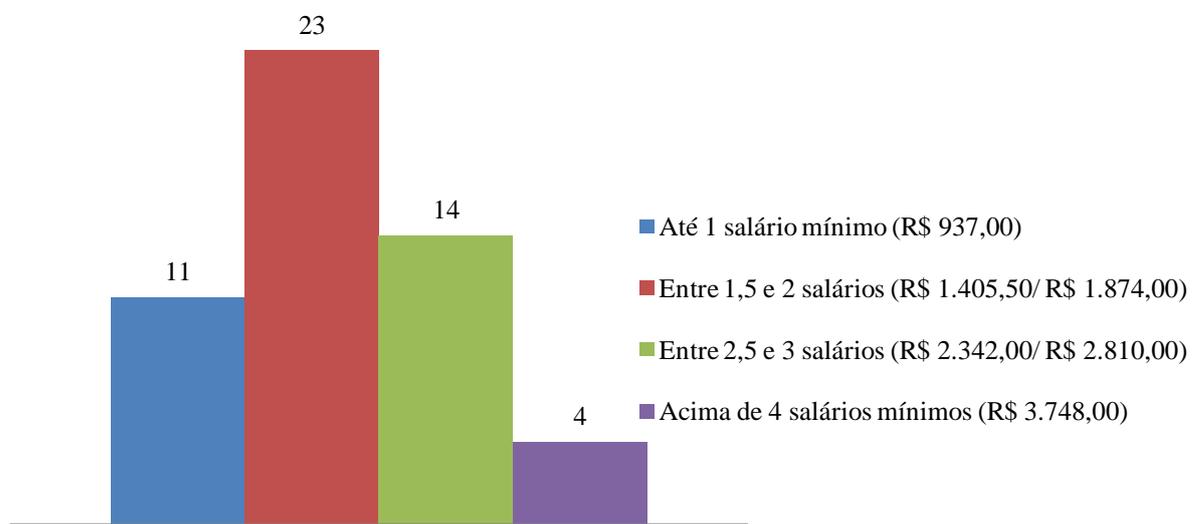
No entanto, os/as usuários/as afirmam que a relação entre o preço da passagem cobrada e a distância percorrida pelo ônibus não são proporcionais. Em matéria divulgada pelo jornal Diário de Pernambuco²⁴ (2015) é apontada essa relação, segundo a publicação no embarque na linha 2463 (Araçoiaba/Camaragibe) que é a linha mais longa, percorre 92,59 km (ida e volta), é cobrado o anel B, por outro lado, a linha com percurso mais curto, a linha 1966 (Rio Doce/Circular), que percorre 3 km (ida e volta) também tem a tarifa do anel B. Atualmente, também são identificadas essas diferenças em outras linhas.

²⁴ *Maior e menor linha de ônibus da Região Metropolitana do Recife tem em comum a mesma tarifa*, Diário de Pernambuco. Recife, 25 fev 2015. Disponível em: < <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2015/02/maior-e-menor-linha-de-onibus-da-regiao-metropolitana-do-recife-tem-em-comum-a-mesma-tarifa/> > Acesso em: jul/2018.

No caso do BRT, quem utiliza o corredor Norte-Sul e realiza o percurso subúrbio-cidade entre os municípios de Igarassu, Abreu e Lima e Paulista paga anel B, mas, quem faz o mesmo trajeto, só que no sentido cidade-subúrbio, paga anel A, ou seja, a mesma distância com custos diferentes.

Identificamos que a renda familiar da maioria dos entrevistados/as situou-se entre um salário e meio e dois salários, demonstrando o perfil econômico desse grupo de passageiros, conforme mostra o *Gráfico 13*.

GRÁFICO 13. Renda familiar dos/das entrevistados/as



Fonte: AUTORA, 2018.

No critério de Classificação Econômica Brasil, a maioria dos entrevistados (trinta e quatro pessoas) está na classe mais inferior de renda, a classe E, cuja renda familiar corresponde até 2 salários mínimos. No grupo subsequente (catorze pessoas) estão aqueles que possuem renda familiar entre 2 e 4 salários mínimos, são os de classe D. E os que ocupam a classe mais mediana, classe C, cuja renda familiar está entre 4 e até 10 salários mínimos, identificamos quatro entrevistados/as. Passageiros das classes mais altas não foram identificados na pesquisa usando o BRT.

Cabe salientar que a enorme disparidade econômica existente no país repercute na compreensão de territórios que produzem e reproduzem relações hierárquicas que, muitas vezes, se fundamentam nas relações de consumo e no acesso aos bens e equipamentos urbanos.

De acordo com Milton Santos (2004), essas disparidades de renda são menos importantes nos países desenvolvidos e influenciam muito pouco o acesso a um grande número de bens e serviços. Ao contrário, nos países subdesenvolvidos, a possibilidade de consumo dos indivíduos varia muito. A renda ou o poder econômico acaba por ser um fator determinante na acessibilidade ao consumo, seja ele de bens e serviços públicos ou privados. No entanto, a determinante do “nível de renda também é função da localização do indivíduo, o qual determina por sua vez, a situação de cada um como produtor e consumidor nessa cadeia” (SANTOS, 2004, p.21).

O autor Veloso (2015) destaca que o custo com o transporte é um fator de diferenciação social do processo produtivo da cidade. Para o autor,

o espaço urbano, em especial no processo de urbanização brasileiro, leva a uma fragmentação muito grande da demanda, espalhada de maneira esgarçada e desigual no território. Inicialmente sem condições de servir a todos aqueles que desejam se deslocar, a oferta privada de transporte público buscará os lugares e horários que possam lhe garantir alguma espécie de retorno financeiro consistente. Assim, a oferta do serviço é historicamente baixa ou inexistente em bairros periféricos e nos horários noturnos e aos finais de semana, impossibilitando o acesso à cidade para uma significativa parcela da população (VELOSO, 2015, p. 30).

Ainda sobre o direcionamento dos serviços de transporte público coletivo e do acesso a outras alternativas de transporte adotados pelas classes com maior poder aquisitivo Veloso (2015) pontua que:

o financiamento do sistema de transporte é, historicamente, realizado pelo seu usuário direto, a renda se torna o fator de seleção mais importante no processo produtivo. Na camada de usuários de renda superior, ocorrerá, gradativamente, o chamado “efeito substituição”. Na medida em que têm possibilidades financeiras e sociais de adquirir um veículo automotor próprio, seja carro ou moto, esses usuários abandonam a opção pelo ônibus em seus deslocamentos cotidianos. Essa opção é continuamente estimulada pela precariedade do sistema e pelo *status* social que o automóvel tem na sociedade contemporânea. Não necessariamente o modo mais rápido, confortável e eficiente, e muitas vezes o modo mais caro, a relativa autonomia e diferenciação social do veículo próprio contribui para essa opção. Na camada de usuários de baixa renda, que consistem em parte considerável da população brasileira e latino-americana. O fato da remuneração do sistema se dar via pagamento direto feito pelo usuário, em que pese os possíveis subsídios existentes hoje em dia (como o vale-transporte e a isenção de alguns impostos), faz com que – a partir do círculo vicioso da tarifa – todo reajuste tarifário acarrete, necessariamente, em aumento da exclusão sócio-espacial. Assim, historicamente, grandes segmentos da população urbana brasileira se viam condicionados à segregação espacial pelo transporte, a não ser que o burlassem e o utilizassem gratuitamente – como, de fato, o têm feito desde o início. A população restante ao processo de filtragem representa a demanda real do transporte coletivo por ônibus. Parte significativa deles faz parte da chamada “demanda cativa” do sistema: aqueles usuários que, por não terem opção a não ser o deslocamento por ônibus, estão atrelados ao modo de transporte e

suas flutuações. Vivendo em uma situação de instabilidade quanto à sua relação com a cidade (VELOSO, 2015, 31).

Outros autores discutem essa relação de segregação socioespacial, a partir do viés do transporte público coletivo, e pontuam o papel do Estado neste processo. De acordo com Villaça (1998), quando o Estado constrói sistemas de transporte que priorizam o padrão de mobilidade das classes com maior poder aquisitivo sobre as classes subalternas, ele aumenta as diferenças entre as classes sociais, melhorando a acessibilidade e mobilidade de alguns em detrimento de muitos.

5.2.2.2 Tempo de espera pelo transporte

O segundo indicador da dimensão econômica apontado foi o tempo de espera pelo transporte, sobretudo, o tempo de espera pelo BRT que, muitas vezes equivale ao tempo de trajeto da viagem. De acordo com Souza et al. (2017), o *Valor do Tempo* está associado implicitamente, pelo usuário de ônibus, às diversas parcelas do tempo gasto no seu deslocamento (acessibilidade até o transporte, espera pelo veículo, tempo de uso dentro do veículo, transbordo e difusão).

Os autores Vianna e Machado (2016) colocam que o tempo gasto com o transporte gera perda de renda e agrupam em seu estudo três tipos de metodologias para calcularem o custo da imobilidade urbana nas dez áreas estudadas por eles (*Tabela 02*).

**TABELA 2. Renda total perdida devido ao tempo de deslocamento entre 2001 e 2014
(em milhões de R\$ de 2014)**

Região	2001	2012	2014	Δ 2001-2012	Δ 2001-2014	Δ PIB2001-2012
RM de Belém	646,69	2.597,07	2.848,03	302%	340%	119%
RM de Fortaleza	1.241,27	3.719,72	3.687,21	200%	197%	151%
RM de Recife	1.404,67	3.150,52	4.712,43	124%	235%	111%
RM de Salvador	1.486,10	4.803,37	5.534,59	223%	272%	49%
Norte/Nordeste	4.741,87	14.356,63	16.805,15	203%	254%	94%
RM de Curitiba	1.985,13	5.061,11	5.880,43	155%	196%	118%
RMPOA	2.731,57	5.461,52	6.417,27	100%	135%	67%
Sul	4.747,74	10.305,19	12.098,03	117%	155%	87%
RMBH	2.675,40	8.757,26	9.642,47	227%	260%	86%
RMRJ	9.404,40	23.573,32	38.007,92	151%	304%	92%
RMSP	17.772,38	56.313,80	67.563,21	217%	280%	107%
Sudeste	28.247,03	82.342,17	107.533,09	192%	281%	100%
Brasília	1.933,92	5.266,59	7.571,51	172%	292%	189%
AEs	35.245,51	98.201,34	123.059,46	179%	249%	104%
Fora das AEs	37.172,84	86.003,06	115.441,71	131%	211%	106%
Brasil	76.261,45	190.747,86	247.153,30	150%	224%	105%

Fonte: VIANNA e MACHADO, 2016.

O estudo mostrou que a RM do Recife perdeu mais de 100% do PIB entre 2001 e 2012 devido ao tempo de deslocamento com o transporte urbano. E ainda apontou que essa relação foi crescente (em todas as dez regiões estudadas) quando comparado os anos de 2001 a 2014. Outros autores corroboram com a relação de perda de renda devido às condições de deslocamento identificadas por Vianna e Machado (2016).

De acordo com estudo feito a cada dois anos pela Fundação Getulio Vargas (FGV), o trânsito de São Paulo acarretou à cidade perdas da ordem de R\$ 40 bilhões em 2012. Isso representa 1% do PIB do país, com cada cidadão deixando de ganhar ou de gastar cerca de R\$ 3,6 mil enquanto estava preso, de forma totalmente improdutiva, nos congestionamentos (RUBIM e LEITÃO, 2013, p. 57).

Duas das metodologias tratadas por Vianna e Machado (2016) dizem respeito à relação do tempo de viagem com outras atividades cotidianas. Tais metodologias têm como base estimativas dos custos de oportunidade do tempo perdido e dos custos ambientais; e outra toma como base a produção sacrificada, ou seja, o que deixa de ser produzido na economia devido ao tempo perdido nos deslocamentos, que consiste em multiplicar o salário hora de cada região pelo tempo médio de deslocamento do local. Através da tabela 2, percebemos a dimensão do custo do tempo no deslocamento, onde a RMR aparece com uma variação de 235% na relação entre os anos de 2001 até 2014.

Para relacionar a mobilidade urbana e as capacitações, na Região Metropolitana de São Paulo, Maciel et al. (2015) construíram uma medida de bem-estar baseada na abordagem das capacitações, com dados do Censo 2010 (IBGE) e compararam os resultados de cada Município com um índice de mobilidade urbana, de acordo com as estatísticas de tempo de deslocamentos. Mostrou-se que os Municípios com pior qualidade de vida são os mesmos que possuem os piores índices de mobilidade.

Na pesquisa de Vianna e Machado (2016), foi considerado o Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal, que busca medir o bem-estar dos Municípios brasileiros através de estatísticas de renda e emprego, saúde e educação.

No contexto social, o “tempo” tem a mesma curiosa forma de existência de outros dados da vida coletiva, que designamos por substantivos como “sociedade”, “cultura”, “capital”, “dinheiro” ou “linguagem”, os quais remetem a uma certa realidade que, num sentido mal definido, parece existir fora dos seres humanos e independentemente deles (ELIAS, 1998, p. 94).

5.2.2.3 Localização das estações

O terceiro indicador econômico tratou da localização das estações e o espaço entre cada uma delas. Observamos que a distância entre as estações localizadas entre os municípios de Igarassu, Abreu e Lima e Paulista possuem um espaço maior, quando comparadas com as estações situadas em Olinda e Recife. Em Abreu e Lima, mesmo tendo a sua via circulação principal (rodovia BR-101) um dos trechos do corredor de BRT, não há nenhuma estação de BRT no município. Registramos, conforme mostra a *Figura 34*, a ausência desse equipamento em uma área central de comércio e serviços, com intensa circulação de pessoas e com espaço disponível para abarcar esse equipamento.

FIGURA 34. O centro de Abreu e Lima e a ausência de estação de BRT na cidade



Fonte: AUTORA, 2018.

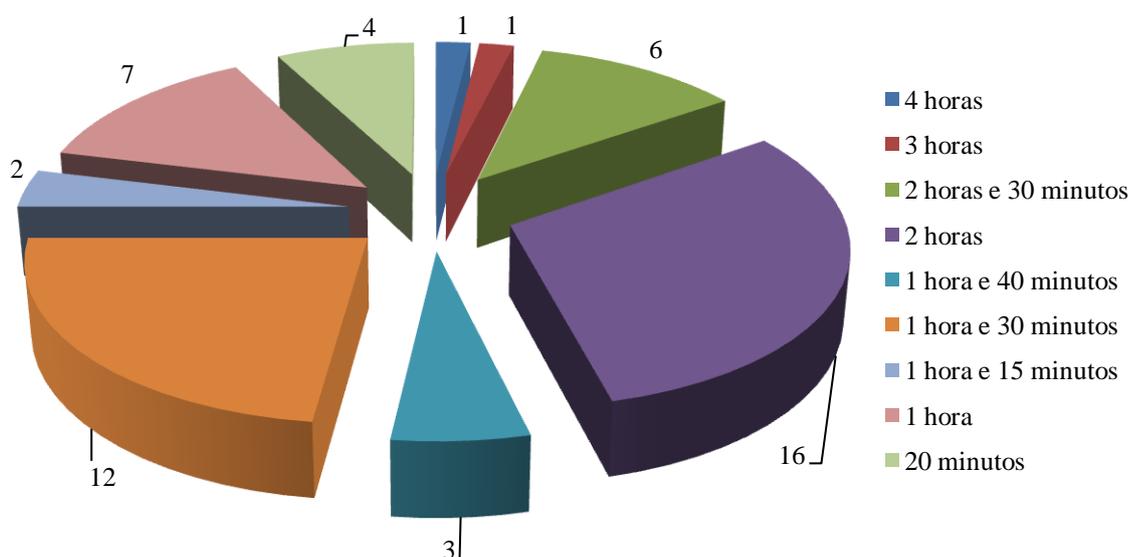
Segundo Veloso (2015, p. 87-88) “as periferias se reproduzem em espaços cada vez mais distantes, a cidade se esgarça, e os deslocamentos aumentam em número e distância. Nesse cenário caótico, a mobilidade urbana se torna a questão social da vez”. Ainda segundo o autor, a ausência e/ou baixa oferta de serviços de transporte nas áreas periféricas são dependentes do centro.

Mesmo com um arrefecimento do crescimento demográfico, a lógica de formação das periferias pobres não se desfez, apenas se replicou de maneira esgarçada no espaço: enquanto a valorização imobiliária dos centros expulsa a população pobre, muitos destes acabam por conseguir sua habitação em municípios mais distantes, mas ainda ligados econômica e socialmente à dinâmica da cidade central (VELOSO, 2015, p. 162).

5.2.2.4 Tempo de trajeto

O quarto indicador apontado foi o tempo de viagem. Identificamos que, em média, os usuários gastam de 1 hora e trinta minutos a 2 horas para realizarem o seu percurso desejado, desde o momento que se desloca até o ponto de ônibus até a chegada ao seu destino final. Ainda foi identificado um gasto superior de algumas pessoas sobre esse tempo. O *Gráfico 14* mostra que há percursos que variam entre 20 minutos a 4 horas:

GRÁFICO 14. Tempo gasto com o transporte público coletivo



Fonte: AUTORA, 2018.

A Edneusa, auxiliar de serviços gerais de 35 anos, diz que além de não ter conforto, pois os ônibus estão sempre cheios, as viagens demoram muito.

“É muita demora, a pessoa vai e vem em pé é muito desgastante, o que me cansa mais é esse percurso, a gente sobe já pensando na hora que o outro ônibus deve passar, desce e fica esperando de um lado e do outro”.

Os autores Vitoi, Holanda e Cortizo (2016) identificaram em sua pesquisa que a redução do tempo de deslocamento não foi significativa após a implantação da linha de BRT em Brasília. Com relação ao tempo de viagem total, observa-se que, no percurso de ida, o qual durava em média 1 hora e 44 minutos, não houve alteração significativa após a implantação do BRT. Em compensação, observa-se que o percurso da volta, o qual durava em

média 1 hora e 54 minutos, houve uma redução após a implantação do BRT, o qual passou para 1 hora e 45 minutos.

Analisando de forma conjunta as duas viagens casa/trabalho e trabalho/casa, houve uma pequena melhoria para os usuários com relação ao tempo gasto no deslocamento, de cerca de 10 minutos. Mesmo assim, os autores observaram que, no percurso casa/trabalho, embora o tempo de viagem tenha reduzido, o tempo de espera/transbordo aumentou com a implantação do BRT, o que não resultou em ganho de tempo para o usuário.

No caso do BRT de Recife, os resultados relacionados ao gasto de tempo no transporte não são diferentes. O tempo de deslocamento aumenta, significativamente, durante a baldeação entre os terminais e estações, cujas paradas (obrigatórias) são impostas pela própria rede integrada.

FIGURA 35. As baldeações e o tempo de espera pelo próximo ônibus nos terminais integrados da RMR



Fonte: AUTORA, 2018.

Para Henrique (2004) *apud* Ribeiro Neto (2017), apesar das vantagens dos terminais integrados, também é possível listar alguns aspectos que dificultam sua implantação:

- 1) A sua operação pode gerar possíveis ocorrências como impactos urbanos (degradação) e ambientais (poluição sonora);
- 2) A passagem do usuário pelo terminal acarreta um tempo adicional no seu deslocamento, causando descontentamento;

3) Os elevados custos envolvidos na sua implantação criam dificuldades para a manutenção dos terminais.

De acordo com Tamis (2016), é em função do espaço percorrido que se faz o tempo das pessoas em transporte coletivo. Segundo a autora,

a necessidade de percorrer grandes distâncias está diretamente atrelada à concentração de empregabilidade em apenas algumas regiões da cidade. Esta demanda centralizada impõe um deslocamento em grandes fluxos de pessoas (no sentido periferia – centro) e está diretamente atrelada à especulação crescente do mercado imobiliário, assim como ao afastamento cada vez maior da população de baixa renda para as extremas periferias da cidade. O tempo necessário para os trajetos percorridos virou um dado naturalizado – São Paulo é uma cidade extensa territorialmente e considera-se “natural” o deslocamento sobre grandes distâncias, fazendo com que as pessoas passem duas, três, quatro ou até seis horas do seu dia dentro de um transporte coletivo (TAMIS, 2016, p. 105-106).

Para Tamis (2016), essa naturalização impõe-se como uma sobrecodificação ideológica, sucumbindo às experiências do corpo e transpondo aos indivíduos uma responsabilidade de administração que é do Estado.

As cidades, originalmente lugares para morar, são usurpadas e transformadas em espaços de fluxos incessantes das mercadorias; “fora do tempo de trabalho, o tempo para sonhar é usurpado, sonha-se para o capital. O próprio local de trabalho e sua sociabilidade política imanente são usurpados, pois se trabalha, também, em casa” (FERRARI, 2012, p.110). Segundo Ferrari (2012), há uma relação de sincronia e assincronia do tempo:

sincronia e medida de tempos para o capital e assincronia e desmedida de tempos para o ser humano. O tempo gasto e os preços elevadíssimos dos transportes, que são arcados individualmente, repercutem no deslocamento diário da força de trabalho (FERRARI, 2012, p.150).

A cidade moderna nos faz mover como se fôssemos máquinas e os nossos menores gestos são comandados por um relógio onipresente. Nossos minutos são os minutos do outro e a articulação dos movimentos e gestos é um dado banal da vida coletiva. “Quanto mais artificial é o meio, maior a exigência dessa racionalidade instrumental que, por sua vez, exige mais artificialidade e racionalidade” (SANTOS, 2006, p. 122).

5.2.3 Aspectos Ambientais

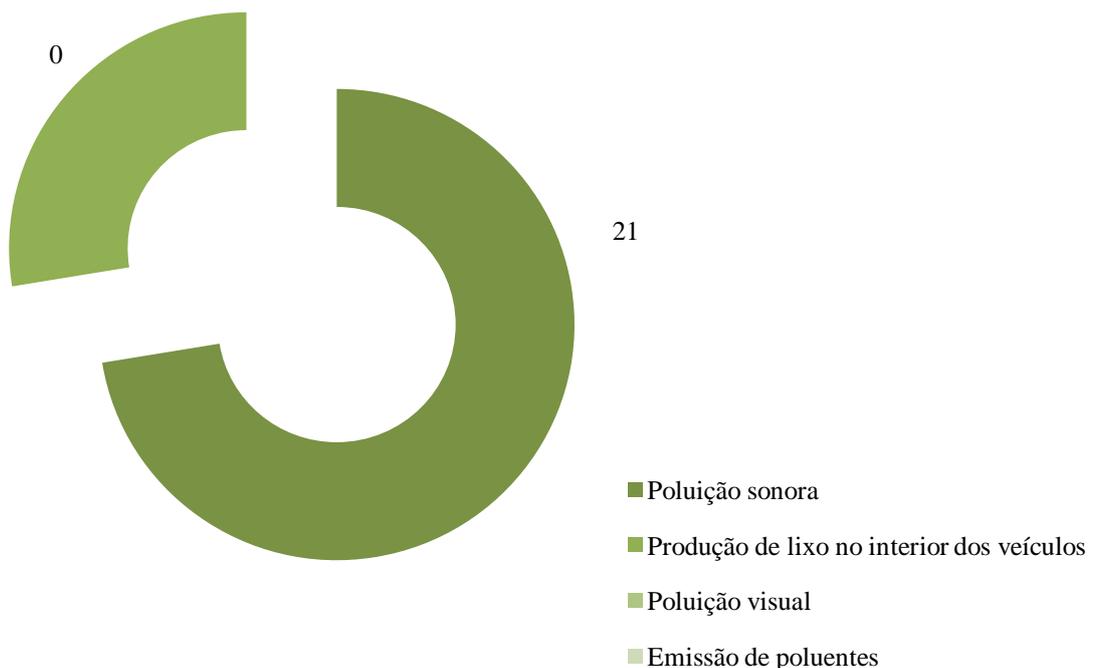
No Brasil, entre as décadas de 1970 e 1980 assistiu-se a um acelerado processo de urbanização e conseqüente agravamento da degradação ambiental. Desde então, emergiu uma preocupação em nível mundial, sobre a problemática ambiental. A partir deste período, o conceito de qualidade de vida começou a incorporar outras perspectivas: econômica, social, biológica, psicológica, cultural e ambiental. Desse modo, o conceito de qualidade de vida vinculou-se, indissociavelmente, ao de qualidade ambiental.

Dos indicadores ambientais de mobilidade por BRT, trabalhamos com os listados abaixo:

- [11] Poluição sonora
- [12] Produção de lixo no interior dos veículos
- [13] Poluição visual
- [14] Emissão de poluentes

Na dimensão ambiental, a proporção dos indicadores relacionados com as condições de deslocamento apareceu em menor quantidade, dos 52 entrevistados, 29 pontuaram algum desses indicadores. No *Gráfico 15*, está expressa essa relação.

GRÁFICO 15. Indicadores ambientais apontados pelos usuários/as



5.2.3.1 Poluição sonora

O primeiro indicador ambiental apontado pelos usuários/as trata da poluição sonora no interior dos veículos, provocada pelo comportamento de alguns passageiros. Para os usuários/as o uso de aparelhos sonoros atrapalha o sossego daqueles que utilizam o transporte depois de uma longa jornada de atividades. Percebemos que este fator corrobora com o apontado pela dimensão social, o comportamento dos usuários/as interfere nas relações e convivências coletivas.

5.2.3.2 Produção de lixo no interior dos veículos

O segundo indicador trata da produção de lixo, proveniente do descarte de embalagens dos produtos consumidos durante a viagem, principalmente lanches, e do seu descarte incorreto. Percebemos que ambos os indicadores são derivados das atividades dos indivíduos, mas que tomam dimensões que afetam a coletividade. Registramos, na *Figura 36*, um ambiente com que ilustra tal indicador.

FIGURA 36. A produção de lixo nas estações de BRT



Fonte: AUTORA, 2018.

Segundo Bauman (1999), no processo de transição nos modos de produção, as ‘sociedades de produtoras’ deram lugar às sociedades de consumo para possibilitar o escoamento do excedente de produção, colocando os seus membros na condição de consumidores. O avesso dessa composição são os impasses provocados pelos novos modos de vida de uma sociedade caracterizada pela cultura do consumo individual, cujas marcas estão estreitamente ligadas à lógica da produção capitalista.

5.2.3.3 Poluição visual

Apesar do indicador de poluição visual não ser mencionado pelos entrevistados, foi percebido que algumas estações de BRT estão visivelmente danificadas (*Figura 37*).

FIGURA 37. Estado de conservação de algumas estações de BRT



Fonte: AUTORA, 2018.

Além das marcas de depredação com produtos de tingimento. Em alguns pontos das laterais das cobertas há remoção de material, expondo as estruturas de sustentação. Provavelmente esta situação foi provocada pela circulação irregular de transportes no corredor dos ônibus, uma vez que há determinado a altura máxima de veículos nessas faixas devido a altura da estrutura das plataformas. Assim como há descumprimento de veículos altos no uso da faixa exclusiva para ônibus, existe também o descumprimento por parte dos veículos baixos, conforme registramos também na *Figura 36*.

5.2.3.4 Emissão de poluentes

O indicador sobre emissão de poluentes não foi apontado pelos entrevistados como um item que pode interferir nas suas condições de deslocamento dos/das usuários/as. No entanto, mesmo esse indicador não sendo mencionado ele interfere, a longo tempo, na sustentabilidade urbana.

De acordo com Acselrad (1997), o uso de tecnologias de sustentabilidade urbanas deve estar associado à ecoeficiência urbana.

As economias de escala de transporte, iluminação e calefação nas cidades concentradas reduzem o consumo per capita de energia, favorecendo as estratégias de sustentabilidade global. Por outro lado, a capacidade de

regeneração dos ecossistemas sendo constante por unidade de extensão territorial, as cidades concentradas sofrem efeitos indesejáveis da elevação da densidade territorial da produção de rejeitos, comprometendo a sustentabilidade ao nível local. Neste caso, a busca de ecoeficiência seria motivada por razões atinentes ao próprio urbano e não por razões de ordem planetária. Em ambos estes casos, no entanto, com convergência ou divergência entre sustentabilidade urbana e sustentabilidade global, a ecoeficiência será legitimada como eixo das estratégias de ação, e o mercado será considerado seu melhor instrumento (ACSELRAD, 1997, p. 4).

Em termos de sustentabilidade, o uso de equipamentos coletivos otimizam custos e reduzem consumos dispersos. Segundo Acsehrad (1997), maximizar a oferta do transporte público coletivo contribui para a qualidade de vida das pessoas. Para isso, é indispensável um fortalecimento da consciência política coletiva, de modo que crie forças para um novo modo de urbanidade.

As propostas de reprodução adaptativa das estruturas urbanas tendo por foco o reajustamento das bases de legitimidade das políticas urbanas, procuram, por sua vez, refundar o projeto urbano segundo o modelo da eficiência ou da equidade. Em ambos os casos, estará em jogo a cidade como espaço de construção durável de pactos políticos capazes de reproduzir no tempo as condições de sua legitimidade. Ao promover assim uma articulação “ambiental” do urbano, o discurso da sustentabilidade das cidades atualiza o embate entre tecnificação e politização do espaço, incorporando, desta feita, ante a consideração da temporalidade das práticas urbanas, o confronto entre representações tecnicistas e politizadoras do tempo, no interior do qual podem, ao mesmo tempo, conviver projetos voltados à simples reprodução das estruturas existente como estratégias que cultivem na cidade o espaço por excelência da invenção de direitos e inovações sociais (ACSELRAD, 1997, p. 8).

Conforme Souza (2011), na produção do espaço urbano, o poder atribuído às palavras está vinculado ao discurso no qual elas estão inseridas e é nas práticas e nos imaginários do contexto que elas se revelam. Assim, também decorre, segundo Harvey (2014) do direito à cidade que é muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora:

é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que apenas individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização (HARVEY, 2014, p.28).

Desse modo, faz-se necessário construir novas formas de lutas por melhores condições de circulação nos espaços urbanos, pelo direito à mobilidade urbana. As políticas públicas desenvolvidas surgem a partir das demandas e dos movimentos sociais, cujo objetivo é reivindicar os direitos civis. Assim, para permitir os avanços almejados, é fundamental que elas sejam, de fato, efetivadas.

5.3 AS VIVÊNCIAS COTIDIANAS DOS/DAS USUÁRIOS/AS DO SERVIÇO: PERCURSOS DE UMA MOBILIDADE PERIFÉRICA

5.3.1 Quem são os entrevistados? Onde eles residem?

Os entrevistados/as são pessoas comuns que utilizam o serviço de transporte público coletivo da RMR com bastante frequência e fazem os seus percursos utilizando o corredor Norte-Sul de BRT. Contribuíram com esta pesquisa, de forma livre e voluntária, durante a abordagem da pesquisadora. São homens e mulheres que se dividem nos espaços urbanos das cidades.

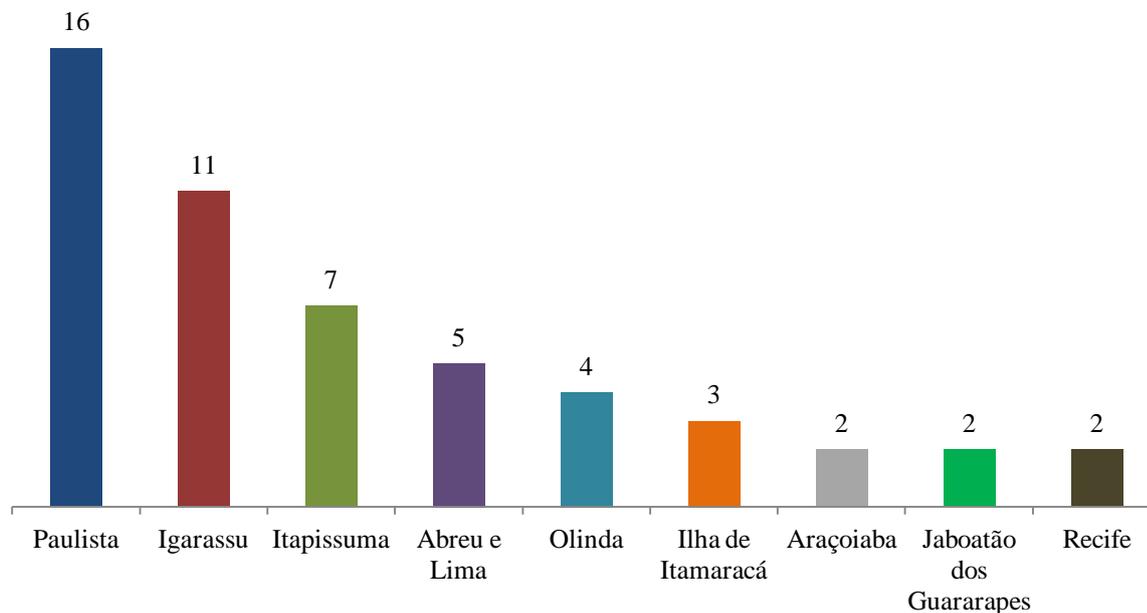
FIGURA 38. Dos entrevistados da pesquisa



Fonte: AUTORA, 2018.

Identificamos que a maioria dos entrevistados reside nos municípios de Paulista (dezesseis pessoas) e de Igarassu (onze pessoas), conforme mostra o *Gráfico 16*, e eles dispõem do transporte urbano-metropolitano para realizar o trajeto em direção às suas atividades cotidianas.

GRÁFICO 16. Cidades que residem os entrevistados



Fonte: AUTORA, 2018

Consideramos que a localidade de realização das entrevistas direcionou o registro de mais pessoas residentes nos municípios mencionados. Tendo em vista que a cidade de Recife, que é a mais populosa de Pernambuco ficou com a representação de dois dos participantes. Por outro lado, também podemos considerar que são, ocasionalmente, os moradores dos municípios do norte metropolitano do Recife quem mais utilizam o corredor de BRT Norte-Sul, principalmente porque este corredor é uma das principais vias de acesso a capital.

Segundo Lefebvre (1999), a obsessão de circulação por transporte particular suprime o espaço de vitalidade da cidade: a rua.

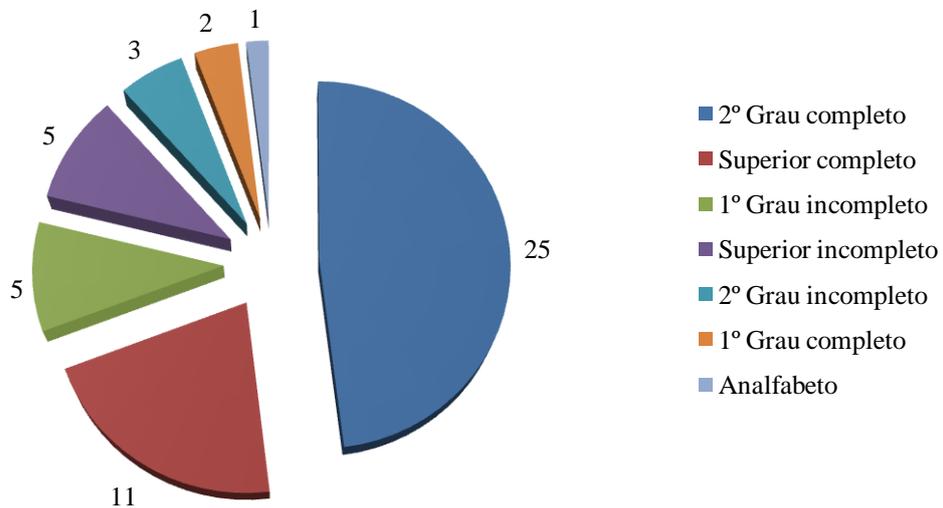
A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel. A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados. Esses lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação, ou não existem. Quando se suprimiu a rua viu-se as consequências: a extinção da vida, a redução da “cidade” a dormitório (LEFEBVRE, 1999, p. 29).

5.3.2 Qual a escolaridade?

Com renda familiar entre um e dois salários mínimos, a maioria dos entrevistados (vinte e cinco) possuem segundo grau completo e curso superior completo (onze). Identificamos também que um dos entrevistados não tem nível escolar, ele possui 73 anos e

trabalha como marceneiro na cidade do Recife. No gráfico a seguir encontramos os outros níveis de escolaridade respondidos pelos entrevistados.

GRÁFICO 17. Escolaridade dos entrevistados



Fonte: AUTORA, 2018.

5.3.3 Mobilidade, Família e Subjetividade

O intenso processo de urbanização no Brasil gerou o fenômeno da metropolização. Segundo o IBGE (2017), a metropolização é a ocupação urbana que ultrapassa os limites das cidades e, conseqüentemente, desencadeia o desenvolvimento de grandes aglomerações metropolitanas.

A organização dos transportes urbanos revela assim uma dupla tensão e uma dupla dificuldade nessas regiões. De um lado, a grande metrópole só merece esse título se ela pertence explicitamente a diversas redes mundiais que garantem a vida econômica, a vida artística, a vida cultural e a vida científica do planeta. A vitalidade da grande cidade mede-se pela importância dos fluxos que nela entram e saem. “A cidade transforma-se para assegurar sua circulação e oferecer uma imagem acolhedora e prestigiosa, uma imagem essencialmente concebida para o exterior, para atrair os capitais, os investidores e os turistas” (AUGÉ, 2010, p. 40). De outro lado, geograficamente, a cidade expande-se e desloca-se, desvendando uma realidade nada atraente.

Segundo Maricato (2003), a extensão das periferias urbanas, a partir dos anos de 1980 onde apresentam crescimento maior do que os núcleos ou municípios centrais nas

metrópoles tem sua expressão mais concreta na segregação espacial ou ambiental configurando imensas regiões nas quais a pobreza é homoganeamente disseminada.

Segundo a autora é neste período que se registram, pela primeira vez na história do país, extensas áreas de concentração de pobreza, a qual se apresentava relativamente esparsa nas zonas rurais antes do processo de urbanização. A dificuldade de acesso às redes de transportes segregam estratos sociais, que já estão colocados como parte inferior da sociedade modernizada.

A alta densidade de ocupação do solo e a exclusão social representam uma situação inédita. A segregação urbana ou ambiental é uma das faces mais importantes da desigualdade social e parte promotora da mesma. À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável (MARICATO, 2003, p.152).

Segundo Santos (2008, p. 84), as Regiões Metropolitanas no Brasil são, na verdade,

regiões de planejamento, onde o que é feito não atende à problemática geral da área, limitando-se a aspectos setoriais. A socialização capitalista favorecida pelo poder público nessas áreas metropolitanas é acompanhada por uma expansão periférica, que inclui a criação de direitos industriais explícitos e implícitos, e pela concentração geográfica dos serviços de interesse coletivo (SANTOS, 2008, p.84).

Quanto aos transportes de uso coletivo, como eles funcionam, sob a lógica da produção capitalista? A realidade é que operam acima das suas condições de funcionamento, sobrecarregados, com tecnologias obsoletas, remendados e inseridos num contexto que não lhes permite funcionar corretamente. Estão de acordo com a prática de um Estado Neoliberal, cuja prioridade é o lucro em detrimento da qualidade de vida dos usuários/as do serviço de transporte, numa lógica de alienação e segmentação de classe. De acordo com Harvey (2008),

à medida que o Estado reduz os recursos dedicados ao bem-estar social e reduz o seu papel em áreas como a assistência à saúde, o ensino público e a assistência social, que um dia foram tão fundamentais para o liberalismo embutido, o Estado vai deixando segmentos sempre crescentes da população expostos ao empobrecimento (HARVEY, 2008, p. 86).

Em consequência, o Estado reduz investimentos para um serviço de “caráter essencial”, que é executado por empresas terceirizadas, fazendo de um instrumento tão necessário ao deslocamento urbano algo desgastante, física e emocionalmente, para quem o

utiliza cotidianamente. A despeito de que o transporte está inserido como um direito social²⁵, que deveria ser garantido pelo Estado brasileiro a todo e qualquer cidadão nesse território, efetivamente não se observam avanços e os usuários/as são submetidos a viajarem cada vez mais *enlatados* dentro dos veículos.

Uma das entrevistadas da pesquisa, Laís, que é atendente de telemarketing e tem 24 anos, destaca que o transporte é causador de estresse para ela, além disso, ele compromete a realização de outras atividades desempenhadas.

“Eu considero que as condições do transporte é um fator que compromete a minha vida. Depois de uma viagem dessas eu já chego em casa estressada! Deixo de estudar porque estou cansada, não tenho mais cabeça para fazer nada.”

E quanto ao tempo de convívio com a família, as condições de deslocamento por transporte público interferem na vida doméstica? A autônoma, Priscila de 24 anos de idade, tem dois filhos e destaca que o tempo de percurso também atrapalha nos seus compromissos como mãe:

“Eu vim na Cidade (Recife) para resolver umas coisas, me programei, saí cedo de casa já pra voltar cedo porque eu tinha uma reunião na escola do meu filho. Resultado: passei ‘horas’ esperando pelo ônibus, que atrasou bastante, e acabei perdendo a reunião... Sem contar que esses ônibus são muito perigosos, eu fui assaltada várias vezes... evito ao máximo sair de casa com os meus filhos para andar de ônibus sempre que o meu marido está trabalhando.”

No caso do José Carlos, autônomo de 29 anos de idade, o problema foi na hora de ir a uma entrevista de emprego. Ele diz que o BRT que ele pegou quebrou no meio do caminho, e lamenta não ter dado tempo de comparecer à seleção de emprego.

“O transporte interfere na vida da gente e muito. Uma vez eu ia fazer uma entrevista de trabalho, mas quando cheguei na empresa já era tarde, perdi a entrevista porque o ônibus

²⁵Art.6. Constituição Federal, 1988. Emenda constitucional n.º 90, de 15 de setembro de 2015.

quebrou no meio do caminho, esperei, esperei... e nada. O próximo ônibus que passou havia demorado muito.”

Para Rosana, atendente de telemarketing de 25 anos de idade, o tempo é um fator indispensável na organização das viagens feitas para o trabalho. Segundo ela:

“Os ônibus são muito cheios, com pessoas suadas e se esfregando na gente. O tempo me atrapalha muito. Eu tenho que sair de casa muito cedo, deixo de dormir mais um pouco para não me atrasar. A pessoa já chega no trabalho tão desgastada que até o cabelo molhado fica seco. É muito tempo perdido dentro do ônibus, eu poderia está fazendo tanta coisa se tivesse em casa. Aqui no ônibus não dá pra fazer nada a não ser ver o tempo se passar, e estudar que é uma coisa que eu preciso fazer também não dá. Quem é doido de ligar o celular e colocar o fone de ouvido? Eu mesma tenho muito medo de assalto, já sofri uma vez, foi dentro do ônibus, não quero passar por isso outra vez.”

De acordo com Lefebvre (1999), a rua regula os tempos urbanos e o tempo torna-se a moeda do jogo programado.

O tempo torna-se ‘tempo-mercadoria’ (tempo de compra e de venda, tempo comprado e vendido). A rua regula o tempo além do tempo de trabalho; ela o submete ao mesmo sistema, o do rendimento e do lucro. Ela não é mais que a transição obrigatória entre o trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo. Desse modo, a organização neocapitalista do consumo mostra sua força na rua (LEFEBVRE, 1999, p. 31).

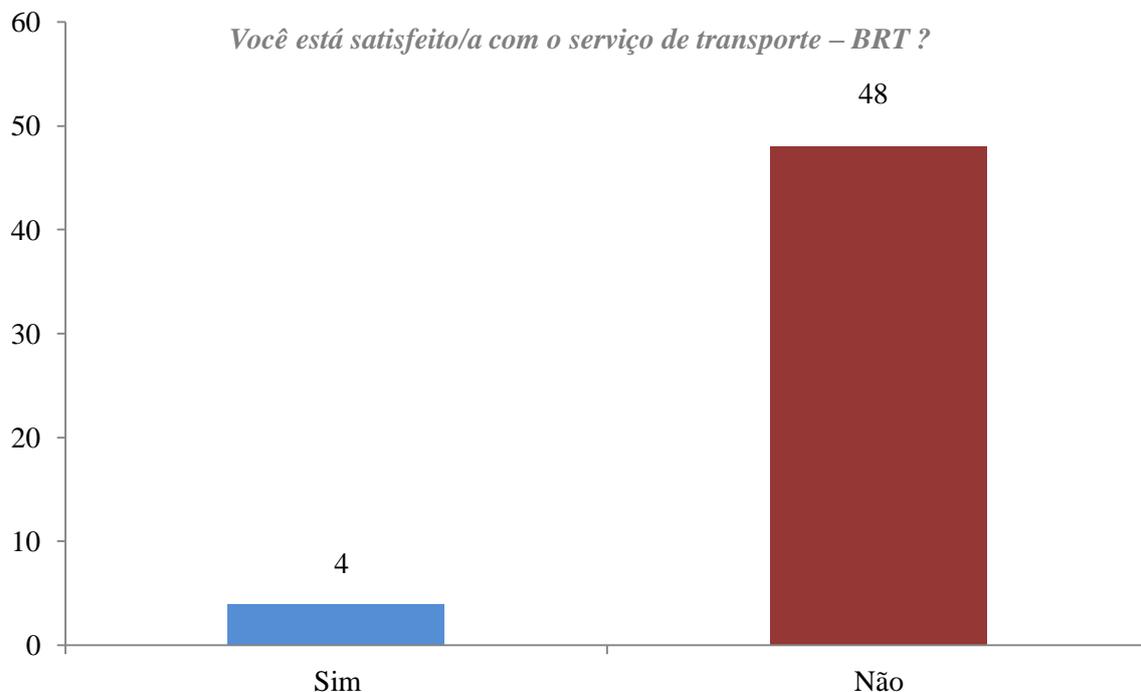
Segundo esta lógica, as relações de poder tornam-se possíveis pelo acesso a recursos financeiros que delimitam diretamente as relações humanas e geram desigualdades sociais nos diversos espaços.

Elinaldo, autônomo de 26 anos de idade, diz que o custo com passagem é um fator que compromete a renda da sua família, ele mora com a sua esposa e diz que está com um bico só que é muito longe de casa, para chegar em casa mais cedo gasta muito com passagem de ônibus.

“Tenho que pagar mais de uma passagem, porque se eu for de integração e integração eu chego em casa muito tarde, chego mais de uma hora depois se não fazer isso, perco até a linha de ônibus que passa perto da minha casa.”

No que se refere à satisfação dos usuários com o serviço de transporte do BRT, a maioria deles (quarenta e oito pessoas entrevistadas) disseram que não estão satisfeitas com o serviço de ônibus assim como não estão satisfeitas com o próprio serviço do BRT. Apesar de eles colocarem que é um sistema mais interessante que os ônibus comuns, as vantagens que são anunciadas não funcionam na prática.

GRÁFICO 18. Satisfação dos usuários quanto ao serviço de BRT.



Fonte: AUTORA, 2018.

Aquelas pessoas que responderam que estão satisfeitas (quatro pessoas) com serviço do BRT correspondem à faixa etária das pessoas idosas. De acordo com Cruz et al. (2016), a qualidade de vida durante o envelhecimento está fortemente relacionada com o grau de mobilidade que essas populações possam desfrutar: os transportes têm um grande potencial em garantir um envelhecimento (mais) ativo da população. Segundo Ferreira (2012) *apud* Cruz et al. (2016), o transporte público urbano é um meio de locomoção de que o idoso dispõe, e que oferece como motivador as políticas de gratuidades, além de cobrir toda a extensão da cidade.

Para Eudes, aposentado de 76 anos, a falta de compromisso com o dia-a-dia deixa o idoso mais tranquilo quanto ao tempo gasto dentro do ônibus e outras coisas.

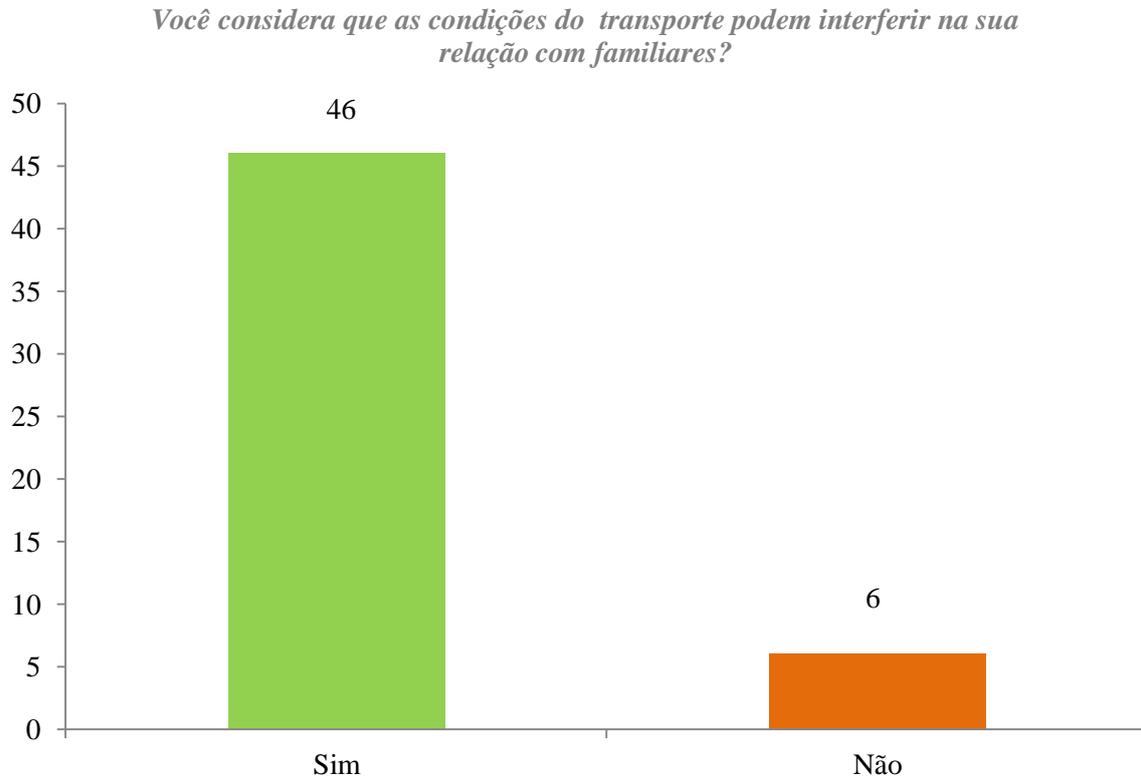
“Olhe minha filha, eu até que não sou um velho muito chato e também não tenho compromisso com ninguém, moro em uma casa compartilhada com outros idosos e tenho a liberdade de ir para onde eu quero. O que não acontece com outras pessoas e até com outros idosos por conta da saúde.”

O inquérito Mundial de Saúde (2010), aplicado em 39 países, demonstrou que os custos de transporte representam, em média, mais de 10% do total de pagamentos realizados pelas pessoas que procuraram cuidados de saúde. Segundo o relatório o transporte pode ser outra despesa considerável, especialmente em áreas rurais remotas. Os custos de transporte também podem motivar as pessoas a adiar os tratamentos. Uma permanência prolongada no hospital requer, muitas vezes, acomodação e alimentação para os acompanhantes. Isto também aumenta o custo do tratamento. Mesmo em contextos onde as taxas de utilização são limitadas ou inexistentes, os custos de transporte e outros pagamentos diretos podem ser um impedimento significativo à procura atendida de tratamento dos indivíduos e das famílias²⁶ (OMS, 2010).

Ainda sobre a gratuidade nos ônibus, no STPP/RMR, têm direito à gratuidade crianças menores de seis anos, pessoas com deficiência, policiais militares, fiscais da Delegacia Regional do Trabalho (DRT), funcionários da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos e idosos (acima de 65 anos). Estudantes pagam 50% da tarifa. Além da legislação aplicável, o STPP/RMR é regido pelas normas definidas no Regulamento e no Manual de Operação (GRANDE RECIFE, 2016).

Quanto à questão referente ao às condições de transporte interferir nas relações familiares, quarenta e seis entrevistados disseram que sim, que o transporte interfere, de algum modo, nas relações de convivência como os membros de suas famílias, conforme mostra o *Gráfico 19*.

²⁶Relatório Mundial da Saúde – Financiamento dos sistemas de saúde: o caminho para a cobertura universal (OMS, 2010). Disponível em: http://www.who.int/whr/2010/whr10_pt.pdf. Acesso em: 21 de junho de 2018.

GRÁFICO 19. Percepção dos usuários quanto às condições do transporte interferir nas relações familiares

Fonte: AUTORA, 2018.

Deste modo, é possível considerar que os avanços quanto à política de gestão do transporte público coletivo se dão a passos lentos. O tempo de execução excede o período previsto e o que percebemos são obras não concluídas e serviços funcionando fora do prazo planejado previsto. As estruturas postas, não otimizam o tempo das viagens e nem possibilitam condições de conforto aos usuários/as durante os percursos. Por este modo, destacamos tamanha importância de almejar avanços quanto à efetivação das políticas de transportes e de mobilidade no Brasil.

Segundo Boisier (2000), a construção do desenvolvimento social resulta de um conjunto de aspectos vinculados à promoção do bem-estar no território. Eles remetem às condições de moradia, saneamento, existência de espaços públicos e de convivência comunitária, assim como acessibilidade e mobilidade.

Espera-se, com esse estudo, contribuir com a discussão sobre a importância de se investir no sistema de transporte público coletivo que dê para as pessoas a possibilidade de melhorar a sua qualidade de vida tão ameaçada pelas condições do serviço que se prevalece.

Por consequência, almeja-se colaborar para os avanços na qualidade de vida também das famílias que experienciam essa subjetividade.

Se a cidade e sua administração nos impõem modos de subjetividade docilizadas e cansadas, então isso é problema de todos (TAMIS, 2016).

6. À GUIA DE CONCLUSÃO

A necessidade de deslocamento fez do transporte um instrumento indispensável no cotidiano de cidadãos/as e, no contexto nacional, se transformou em um direito social de cidadãos/as. A discussão sobre mobilidade urbana e transporte na produção do espaço é uma questão necessária ao desenvolvimento das cidades, e colocar no centro dos debates o papel do transporte e suas contribuições na qualidade das pessoas é um exercício urgente.

Espera-se que este trabalho tenha contribuído com elementos referentes à temática do transporte público coletivo na Região Metropolitana do Recife, na perspectiva socioeconômica dos transportes, sob o ponto de vista fenomenológico da mobilidade urbana e na relação do indivíduo com a sua experiência de convivência familiar.

Neste percurso dissertativo objetivou-se *avaliar de que modo e em que extensão as condições de deslocamento por transporte público coletivo acarreta perdas na qualidade de vida dos usuários/as do serviço, na Região Metropolitana do Recife, visto sob o ângulo das relações familiares*. Para isso trouxemos o debate sobre as condições de mobilidade nas cidades, na medida em que elas se apresentam como um fenômeno experienciado pela sociedade urbana, com dilemas que problematizam os modos de circular das pessoas, vinculados em uma dinâmica de mercado e de produção das relações de consumo no espaço urbano.

Consideramos que, tendo a cidade como suporte para efetivação do modo de funcionamento da vida urbana, é inevitável relacionar as condições de provisão dos equipamentos urbanos à lógica da produção capitalista, de modo que o transporte torna-se uma mercadoria de interesse para a acumulação do capital e com grande potencial competitivo. Desse modo, percebemos que as condições de uso e de tráfego por essa nova tecnologia de ônibus, repetem os vícios dos ônibus convencionais e, mais uma vez, se defrontam com a problemática dos transportes públicos coletivos, no contexto urbano e metropolitano e nas escalas regional e nacional.

Mesmo o serviço de transporte público sendo de responsabilidade do Poder Público, o Estado assume uma posição secundária na prestação do serviço de transporte público coletivo, entregando ao mercado os instrumentos para a realização dessa atividade. Considerando a necessidade de atentar para as questões relacionadas com o campo da execução do serviço de transporte, as políticas públicas desenvolvidas no país, tiveram origem nas demandas dos movimentos sociais, cujo objetivo é reivindicar os direitos civis. No

entanto, para permitir os avanços almejados, é fundamental que elas sejam, de fato, efetivadas. Para tanto é necessário que os recursos sejam distribuídos de forma que atendam aos interesses da população, com o olhar direcionado para as necessidades da coletividade considerando as especificidades de cada grupo e região.

Sobre a qualidade de vida nas cidades, destacamos que a mobilidade é um indicador que representa tamanha importância no desenvolvimento das cidades, sendo utilizada em alguns indicadores urbanos atuais. A facilidade de deslocamento de pessoas, que dependem das características do sistema de transporte de passageiros, é um fator importante na caracterização da qualidade de vida de uma sociedade e, por consequência, do seu grau de desenvolvimento econômico, político e social.

Ao analisarmos o tempo como um dos indicadores que apresentam tamanha importância na mobilidade espacial e na dinâmica da vida urbana, percebemos que o acesso aos bens e serviços dispostos nos espaços urbanos perpassam pelos interesses de classe, uma vez que o transporte ‘rápido’ torna-se a mercadoria desejada pela maioria. Por isso, pensar a sustentabilidade dos sistemas de transporte é, sobretudo, se direcionar para equidade de acesso aos espaços pelos quais dispõe a cidade. Enquanto alguns podem escolher seus padrões de deslocamento livremente, outros carecem dessas infraestruturas. Deste modo, o deslocamento passa a ser um privilégio em disputa na cidade onde quem realiza suas atividades cotidianas e utiliza o transporte público coletivo como o principal meio de deslocamento, sente-se como em um enlatado no trânsito urbano, desprotegido e sem segurança. Dependendo desses instrumentos cotidianamente é comprometer boa parte do seu tempo diário para o uso desse serviço.

Ao longo desse estudo também identificamos que diversas podem ser as relações estabelecidas entre os/as usuários/as nos coletivos do transporte público na Região Metropolitana do Recife. A pesquisa tornou claro que o ônibus se apresenta como um espaço de relações interpessoais e que a população usuária está insatisfeita com o serviço, devido a uma série de fatores que remetem às condições de uso e tráfego destes veículos. A falta de tempo para a realização de atividades cotidianas, o elevado índice de roubos e assaltos dentro dos veículos, somados com o sentimento de insegurança, são expressos pelos usuários/as como uma experiência de medo que os acompanham cotidianamente e que muitas vezes interfere na dinâmica dos seus familiares. O mesmo pode-se dizer da restrição de acesso a alguns trechos, que faz com que tenham que traçar novas rotas que, por sua vez, demandam maior consumo de tempo. Esse tempo imposto, que rouba tempos de descanso, lazer,

relaxamento, estudos e outros, quando somatizado em longo prazo, abre lacunas para o comprometimento das condições de vida dos indivíduos e da coletividade.

Para o alcance dos objetivos dispostos, os instrumentos utilizados basearam-se em metodologias aplicadas em estudos qualitativos e consistiram-se, principalmente, na observação participante e aplicação de entrevistas semiestruturadas, de modo que revelassem a percepção dos/das usuários/as com relação ao seu modo de deslocamento, além dos levantamentos teóricos sobre as questões-chave apresentadas.

Os resultados da pesquisa revelam que é também no transporte que o recorte social produzido pela segregação das condições de habitabilidade na cidade torna-se amplamente visível. A massa de produtores/consumidores se desloca em uma dinâmica periférica e contribui para agregar valor ao núcleo. Porém, no final do dia, ela desembarca fora desse núcleo e se submete a condições de vida subalternas e informais, distanciadas da regularidade desejada. É no espaço doméstico que outros conflitos aparecem. O gasto com o transporte compromete a renda familiar, pois este é uma despesa que se faz diariamente, mas é no tempo despendido o prejuízo é maior: a falta de tempo para com atividades pessoais, o desgaste físico e psicológico compromete as relações de convivência familiar.

Como o arranjo urbano das cidades foi adquirindo novos formatos, devido ao processo de globalização, os fluxos das atividades humanas vieram com mais intensidade. Despreparada para as mudanças, a sociedade contemporânea sofre com intensos problemas de mobilidade urbana. O estudo sobre essa temática, com ênfase no transporte público coletivo, é bastante pertinente, tendo em vista a sua atualidade e tamanha repercussão nas redes e veículos de comunicação. No caso da Região Metropolitana do Recife, o serviço de transporte público coletivo que é executado por meio de um consórcio que integra instrumentos de planejamento, gestão e execução das atividades vinculadas ao Sistema de Transporte Público de Passageiros é uma experiência pioneira no setor, mas ainda apresenta limitações em sua própria estrutura que se refletem, por sua vez, diretamente na qualidade do serviço prestado aos usuários/as.

“O tempo de saída do terminal é muito longo, o valor da passagem é muito caro e não condiz com a infraestrutura, é um desrespeito à acessibilidade das pessoas. Quando se quebra um BRT não temos outra opção”.

Josias, 48 anos

Enquanto alguns podem escolher seus padrões de deslocamento livremente, grande parte da população urbana vive em condições restritivas e ineficientes de mobilidade. A segregação do espaço construído estabelece condições para a disputa de privilégios, característicos de um processo de concentração de serviços e equipamentos urbanos nos centros das grandes cidades, criando, cada vez mais, altos graus de dependência por transportes que possibilitem a conexão dos habitantes das áreas mais afastadas do ‘centro’. O efeito subjetivo que o tempo perdido acarreta no indivíduo, em longo prazo, repercute na dinâmica cotidiana da sua família e na saúde e qualidade de vida coletiva. Pensar a cidade é pensar também no deslocamento das pessoas, pois o tempo despendido nos transportes tem relação social, mas é no espaço percorrido, sobretudo, pelo transporte público coletivo que o tempo estampa as marcas de uma mobilidade estritamente periférica.

“O espaço flutua a cada instante e a paisagem que se movimentava ao compasso da prioridade dos outros, lenta e engarrafada. Enquanto que do outro lado seguem os percursos periféricos de uma massa ambulante que se revela e se recolhe a cada dia que se completa”.

Marília do Nascimento Silva



REFERÊNCIAS

- ABRAMO, Pedro. A regulação urbana e o regime urbano: a estrutura urbana, sua reprodutibilidade e o capital. **Ensaio da Fundação de Economia e Estatística**, Porto Alegre, (16) 2: 510-555, 1995.
- ABRUCIO, Fernando; FRANZESE, Cibele. Federalismo e políticas públicas: o impacto das relações intergovernamentais no Brasil. In: ARAÚJO, M.; BEIRA, L. (Org.). **Tópicos da economia paulista para gestores públicos**. São Paulo: Fundap, 2007. v. 1, p.13-31.
- ACSELRAD, Henri. Discursos da sustentabilidade urbana. **VIII Encontro ANPUR – GT Meio Ambiente e Cidade**. Rio de Janeiro, 1997.
- ALMEIDA; Marco Antonio; GUTIERREZ, Gustavo Luis; MARQUES, Renato. **Qualidade de vida**: definição, conceitos e interfaces com outras áreas de pesquisa. São Paulo: Edições EACH/USP, 2012.
- AMOUZOU, Koffi Djima. **Qualidade de vida e transporte público urbano**: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus. 2000. 154f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Escola Brasileira de Administração Pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.
- ARAÚJO, Katarini Wanini Gonçalves de. et al. Gestão e regulação de redes de transporte público: um estudo comparativo Paris-Recife. XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXX Congresso da ANPET**. Rio de Janeiro, 2016.
- _____. Tecnologia de veículos autônomos como alternativa para aumentar a eficiência operacional de sistemas BRT XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXXI Congresso da ANPET**. Recife, 2017.
- ARRETCHE, Marta. Mitos da descentralização: mais democracia e eficiência nas políticas públicas? **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.11, nº 31, 1996. p.44-66.
- AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010. 109p.
- BARBOSA, Jorge Luiz. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: IPEA. **Cidade e movimento**: mobilidade e interações no desenvolvimento urbano. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento/ITDP, 2016, p.43-56.
- BARBOSA, Virgínia. **Transporte Urbano do Recife**. Fundação Joaquim Nabuco, 2011. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br>>. Acesso em: 09 jan. 2018.
- BAUMAN, Zygmunt. **Globalização**: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999. 127p.

BEST, Nina. A experiência do Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano. **Cadernos ADENAUER XII**, nº 4, 2011. p.179-202.

BOISIER, Sergio. El desarrollo territorial a partir de la construcción de capital sinérgico. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo: ANPUR, n. 2, 2000. 20 p.

BORGES, Igor; DELGADO, Juan. A importância da gestão compartilhada nos consórcios públicos para a gestão dos sistemas de transporte nas regiões metropolitanas. **UrbBA: urbanismo em processo**, 2011. 20p.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 05 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 12 jan. 2018.

_____. Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 09 jan. 2018.

_____. Lei Federal nº 10.048, de 08 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 08 nov. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10048.htm>. Acesso em: 17 ago. 2018.

_____. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001: Estatuto da Cidade. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 14 dez. 2017.

_____. Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003: dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2003/L10.741.htm>. Acesso em: 17 ago. 2018.

_____. Lei Federal nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018.

_____. Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 04 jan. 2012. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-publicacaooriginal-134894-pl.html>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

_____. Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015: Estatuto da Metrópole. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 13 de jan. de 2015a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm>. Acesso em: 09 jan. 2018.

_____. Emenda constitucional n.º 90, de 15 de setembro de 2015. D  nova redação ao art. 6.º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília-DF, 16 set. 2015b. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/emecon/2015/emendaconstitucional-90-15-setembro-2015-781520publicacaooriginal-148098-pl.html>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

BRAVO, Marcel Dorneles. et al. Estudos para implantação de estações de BRT na Região Metropolitana de Florianópolis: o uso do sistema de Informação Geográfica (SIG) como ferramenta de análise. XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXX Congresso da ANPET**. Rio de Janeiro, 2016.

CADAVAL, Maurício. **Manifestações sociais e Transporte Público**. In: BRASIL, Ministério dos Transportes. Anuário NTU: 2013-2014. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Brasília: NTU, 2014. 69p.

CAMARA, Marcus Vinicius Oliveira. et al. Estudo de tempos de viagem motivo casa-trabalho no município do Rio de Janeiro. XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXXI Congresso da ANPET**. Recife, 2017.

CASTELLS, Manuel. O espaço de fluxos. In:_____. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, cap. 6, p. 403-455, 1999.

CERBONE, David. **Fenomenologia**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

CÓRDULA, Eduardo Beltrão de Lucena. Fenomenologia versus positivismo científico: metodologias aplicadas às pesquisas em comunidades humanas. **Revista Intersaberes**, Curitiba, vol.10. n. 21. p. 660-675, set-dez, 2015.

CRUZ, Karine Jussara S  da Costa. et al. Avaliação da percepção do usuário idoso sobre a qualidade do transporte público urbano da cidade de Boa Vista-RR. XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXX Congresso da ANPET**. Rio de Janeiro, 2016.

CSTM. Resolução n.º13: implantação do novo layout interno da frota do STPP da RMR. **Secretaria das Cidades**: Governos Estadual de Pernambuco. Recife-PE, 28 jul. 2016. Disponível em: < <http://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/wp-content/uploads/2016/12/Resolu%C3%A7%C3%A3o-N%C2%BA-013-2016-CSTM.pdf> >. Acesso em: 17 ago. 2018.

CTM. Regulamento do STPP/RMR. **Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano**. Recife-PE, out. 2013. Disponível em: < <http://www.granderecife.pe.gov.br>

/sitegrctm/wp-content/uploads/2016/12/Anexo-15-Regulamento-do-STPP-RMR.pdf>. Acesso em: 23 out. 2017.

DEMO, Pedro. **Introdução à metodologia da ciência**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 1985.

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2012. 108p.

ELIAS, Norbert. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

ENDC. **Princípios e direitos básicos do Código de Defesa do Consumidor**. Curso online. Ministério da Justiça e Segurança Pública: Secretaria Nacional do Consumidor, 2017.

FARAH, Marta Ferreira. Parcerias, novos arranjos institucionais e políticas públicas no nível local de governo. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, jan./fev. 2001. p.119-144.

FERNANDES, Florestan. **Sociedade de classes e subdesenvolvimento**. 5ª ed. São Paulo: Global, 2008.

FERRARI, Terezinha. **Fabrilização da cidade e ideologia da circulação**. 2. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2012. 184p.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto; TORRES, Isaac Guilherme Espinosa. **Transporte público urbano**. 1ª Ed. São Paulo: Editora Rima, 2004.

FIEGO, Sandra Vigné Lo. **Parcerias Público-Privadas no financiamento de transportes urbanos**: uma proposta para a construção de comprador público. 2008. 114f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. Trad. Sandra Netz. 2ª Ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**. IPEA: Brasília, 2013. p.27-39.

GONÇALVES, Aguinaldo; VILARTA, Roberto. Qualidade de Vida: identidades e indicadores. In: _____. **Qualidade de Vida e atividade física**: explorando teorias e práticas. Barueri: Manole, 2004, p.03-25.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à lei de mobilidade urbana – Lei nº 12.587/12**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2012. 256 p.

HALL, Peter; TAYLOR, Rosemary. As três versões do neo-institucionalismo. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, São Paulo, nº 58, 2003. p.193-223.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004. 385p.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. 252p.

_____. O Estado neoliberal. In:_____. **O neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: edições Loyola, 2008. cap. 3, p. 75-96.

_____. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. A mercadoria. In:_____. **Para entender O capital: Livro I**. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. O direito à cidade. In. **Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. cap. 1, p. 27-66.

IBGE. **Síntese de Indicadores Sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira**. Rio de Janeiro: Coordenação de População e Indicadores Sociais, 2016.

IDEC. Pesquisa transporte público. **Revista do Idec**, p.20-22, 2014.

IPEA. **Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras**. Brasília: PNUD: FJP, 2014.

_____. Caracterização e quadros de análise comparativa da governança metropolitana no Brasil: arranjos institucionais de gestão metropolitana. In: _____. **Governança metropolitana no Brasil**. Rio de Janeiro, 2015.

_____. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Organizadores: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse. Brasília: Ipea: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento/ITDP, 2016. 326 p.

_____. **Atlas do desenvolvimento humano nas regiões metropolitanas brasileiras Florianópolis, Sorocaba, Ride Grande Teresina, Ride Petrolina-Juazeiro**. Brasília: PNUD: FJP, 2017.

LEFEBVRE, Henri. Da cidade à sociedade urbana. In: _____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999, p.15-32.

LIMA, Jacqueline; PAULA, Luciane; PAULA, Rogério. Entendendo a parceria público privada no Brasil: uma análise preliminar. **Revista do Tribunal de Contas**, Recife, v.16, nº 6, 2005. p.103-126.

LIMONAD, Ester. Reflexões sobre o espaço urbano, o urbano e a urbanização. **Revista GEOgraphia**, nº1. UFF: Niterói, 1999, p.71-91.

MACHADO, Laura. **Índice de mobilidade sustentável para avaliar a qualidade de vida urbana – Estudo de caso:** Região Metropolitana de Porto Alegre. 2010. 173f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

MACIEL et al. Acessibilidade e Bem-Estar: Medindo Algumas das Privações da Dimensão de Mobilidade. In: **Anais do 43º Encontro Nacional de Economia, Associação Nacional dos Centros de Pós-Graduação em Economia – ANPEC**, Florianópolis-SC, 2015.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa:** planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

_____. **Fundamentos de metodologia científica.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARICATO, Ermínia. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Revista Estudos Avançados.** v.17. n.48. São Paulo, 2003. p.151-167.

MARQUES, Marta Inez Medeiros. A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. **Revista GEOUSP – espaço e tempo.** São Paulo, nº 32, p.89-109, 2012.

MATTOS, Carlos. Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana. **Nueva Sociedad: democracia y política em America Latina.** Buenos Aires, 2007. n. 212. p.82-96.

MELO, Marcus André. Crise federativa, guerra fiscal e “hobbesianismo municipal”: efeitos perversos da descentralização? **São Paulo em Perspectiva,** 1996. p.11-20.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; DESLANDES, Suely Ferreira; GOMES, Romeu. **Pesquisa social:** teoria, método e criatividade. 28. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. O que é o urbano, no mundo contemporâneo. **Texto para discussão nº 281.** Belo Horizonte: UFMG, 2006.

MOREIRA, Daniel Augusto. **O Método Fenomenológico na Pesquisa.** São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

NTU. **Avaliação comparativa das modalidades de transporte público urbano.** Curitiba: Jaime Lerner Arquitetos Associados, 2009. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635109537433018893.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2017.

_____. Transporte passa a ser direito social na Constituição. **Revista NTUurbano,** nº 17. 2015. Disponível em: <<http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635814515605206535.pdf>>. Acesso: mar/2018.

_____. **Ônibus é o transporte mais seguro no trânsito.** Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idArea=10&idNoticia=962>>. Acesso em: jun/2018.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Regiões Metropolitanas do Brasil.** IPPUR: UFRJ, 2010. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/observatorio_RMs2010.pdf>. Acesso em: 30 out. 2017.

_____. **IBEU: índice de bem-estar urbano.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetrolopes.net/images/abook_file/ibeu_livro.pdf>. Acesso em: 14 abr. 2018.

OLIVEIRA JÚNIOR, João Alencar. Princípios, diretrizes e objetivos da lei nº 12.587/2012: por um pacto social em prol da mobilidade urbana. **Revista UFG**, Ano XIII, nº 12. Goiânia, 2012, p.18-27.

ORRICO FILHO, Rômulo Duarte; et. al. **Ônibus urbano: regulação e mercados.** Brasília: LGE, 1996.

PECI, Alketa; SOBRAL, Filipe. Parcerias público-privadas: análise comparativa das experiências britânica e brasileira. **Cadernos EBAPE.BR**, v.5, nº 2, 2007.

PEREIRA, Érico Felden; TEIXEIRA, Clarissa Stefani; SANTOS, Anderlei dos. Qualidade de vida: abordagens conceitos e avaliação. **Revista Brasileira de Educação Física.** São Paulo, v.26, n.2, 2012. p.241-250.

PIETRATONIO, Hugo; GUALDA, Nicolau D. F.; STRAMBI, Orlando. Integração entre Políticas de Uso do Solo e Transportes: Dificuldades e Necessidades. **In: X Congresso da ANPET.** Brasília, 1996.

PINTO, Victor Carvalho. Não existe urbanismo sem direito urbanístico. **Conselho de Arquitetura e Urbanismo**, 2017. Disponível em: <www.caubr.gov.br/nao-existe-urbanismo-sem-direito-urbanistico/>. Acesso em: set/2017.

PROSCURCIN JUNIOR, Pedro. O tempo medido e o tempo percebido: um antigo contraste re-descrito por filósofos e poetas. **Revista Redescrições**, Ano 3, nº 3. Revista on line do GT de Pragmatismo, 2012.

QUEIROZ, Rafael Carvalho de. et al. Análise do transporte coletivo rodoviário: comparativo de custo e do nível de serviço do BRT com o sistema convencional. XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXX Congresso da ANPET.** Rio de Janeiro, 2016.

RAMALHO, Ana Maria. **Autonomia e cooperação: os desafios da gestão metropolitana.** 2009. 253f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

RAMOS, Max Wilson; OLIVEIRA; Leise Kelli. Preferência dos Usuários de Ônibus de Belo Horizonte em Relação à Conduta dos Motoristas. **Revista dos Transportes Públicos**. Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais. Ano 34 - 2011 - 3º quadrimestre. p.39-49. Disponível em: <<https://issuu.com/efzy/docs/rtp2011-129-05/11>>. Acesso em: 23 de fev. de 2017.

RIBEIRO, Suzana Kahn; MACHADO, Cristiano Lima. Contribuições dos corredores BRT para as políticas governamentais sobre as mudanças climáticas na ótica da redução de CO₂ no Rio de Janeiro. XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXX Congresso da ANPET**. Rio de Janeiro, 2016.

RIBEIRO NETO, Luiz Guimarães. Índice de sustentabilidade em terminais integrados de transporte de passageiros. XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXXI Congresso da ANPET**. Recife, 2017.

RODRIGUES, Junciano Martins. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil? In: PAULA, Marilene; BARTELT, Dawid (org.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. p.12-23.

ROMANELLI, Carla; ABIKO, Alex Kenya. Processo de Metropolização no Brasil. São Paulo: EPUSP, 2011. 34 p. (**Texto Técnico da Escola Politécnica da USP, Departamento de Engenharia de Construção Civil, TT/PCC/28**).

ROURE, Glacy Queirós de. Família, subjetividade e espaço urbano. **Revista do Laboratório de Estudos Urbanos do Núcleo de Desenvolvimento da Criatividade**. Campinas, v.7, n.1, 2001. p.127-140.

RUBIM, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**. São Paulo, 2013, v.27, nº79.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 12 ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. 259p.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 176p.

SANTOS, Rodolfo T. et al. Demanda por investimentos em mobilidade urbana no Brasil. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n.41, p.79-134, 2015.

SAULE JÚNIOR, Nelson. O direito à moradia como responsabilidade do Estado Brasileiro. **Cadernos de Pesquisa**, nº7. São Paulo, 1997, p.65-80.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SIANI, Sergio Ricardo; CORREA, Dalila Alves; CASAS, Alexandre Luzzi Las. Fenomenologia, método fenomenológico e pesquisa empírica: o instigante universo da construção de conhecimento esquadrihada na experiência de vida. **Revista de Administração da UNIMEP**, Piracicaba/SP, v.14, n.1, p. 193-219, Janeiro/Abril, 2016.

SILVA, Ana Maria Moreira da. **Fatores de estresse para o motorista e o usuário do transporte coletivo do Distrito Federal e a percepção de um em relação ao outro**. 2014. 200f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília.

SILVA, Carolina Pescaroti; BOWNS, Caru. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. **Revista Cadernos Metrópole**, n  19, 2008, p. 293-317.

SILVA, Érica Tavares da. Organiza o socioterritorial e mobilidade residencial na RM do Rio de Janeiro. **Cadernos Metrópole**, v. 12, n. 23, jan/jun, São Paulo, 2010.

SILVA, Marília do Nascimento; MARINHO, Priscilla Karla. Os novos centros de compras ambulantes no fluxo urbano: uma abordagem sobre as rela es de consumo em BRT no Grande Recife. **VIII Encontro Nacional de Estudos do Consumo**. Niterói: UFF, 2016.

SILVA, Patrícia Tonaco. **Qualidade de vida urbana e mobilidade urbana sustentável na cidade do Porto**: elabora o de um conjunto de indicadores. 2015. 162f. Disserta o (Mestrado em Planejamento e Projeto Urbano) – Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto, Porto.

SOKOLOWSKI, Robert. **Introdu o   fenomenologia**. São Paulo: Edi es Loyola, 2004.

SOUSA, Maria Cecília de; PENNISI FILHO, Rosário Rogério. A importância do planejamento para a gestão pública do espaço urbano sustentável. **Revista Idea**. v. 8. n 1. Uberlândia: ESAMC, 2017.

SOUZA, Alice; RODRIGUES, Larissa. Eternos reféns da imobilidade. **Diário de Pernambuco**, Recife, caderno Local, p. A4, 30 de maio de 2015.

SOUZA, Fillype Augusto; MENEZES, Caio Augusto. Avalia o do transporte público na RMR pelos indicadores de qualidade definidos pelo regulamento. XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXXI Congresso da ANPET**. Recife, 2017.

SOUZA, Hélio Henrique Holanda. et al. Estim o do valor do tempo com base em pesquisas domiciliares de origem e destino: desafios teóricos e dificuldades práticas. XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXXI Congresso da ANPET**. Recife, 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A cidade, a palavra e o poder:** práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandre; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SOUZA, Marcelo Lopes de (Org.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. 1ª Ed. São Paulo: Contexto, 2011. p. 147-166.

TAMIS, Priscila. **Saúde e subjetividade na mobilidade urbana:** experiência cartográfica de uma cidade (im)possível. 1.ed. Curitiba: Editora Prismas, 2016. 177 p.

TANI, Go. Esporte, educação e qualidade de vida. In: MOREIRA, Wagner Wey; SIMÕES, Regina (Orgs.). **Esporte como fator de qualidade de vida**. Piracicaba: UNIMEP, 2002. p.103-116.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único:** desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, p. 75-103, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Transporte e meio ambiente:** conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Editoras, 2012.

_____. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse. **Cidade e movimento:** mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea/ITDP, 2016. cap. 3. p. 57-79.

VELOSO, André Henrique de Brito. **O ônibus, a cidade e a luta:** a trajetória capitalista do transporte urbano e as mobilizações populares na produção do espaço. 2015. 285f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais.

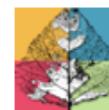
VIANNA, Guilherme Szczerbacki; MACHADO, Danielle Carusi. Uma análise dos custos da mobilidade urbana no Brasil. XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXX Congresso da ANPET**. Rio de Janeiro, 2016.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

VITOI, Carlos Alberto; HOLANDA, Danielle Costa de; CORTIZO, Guadiana Lopes. Avaliação da implantação do BRT Sul em Brasília/DF. XXX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET. **Anais do XXX Congresso da ANPET**. Rio de Janeiro, 2016.

APÊNDICE– FORMULÁRIO DA PESQUISA DE CAMPO

Universidade Federal de Pernambuco
 Departamento de Arquitetura e Urbanismo
 Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano

**FORMULÁRIO DE PESQUISA****APRESENTAÇÃO**

Este formulário faz parte de uma pesquisa acadêmica, no nível de mestrado, cujo tema reporta às condições de uso do transporte público coletivo, realizada no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. Este instrumento metodológico tem como finalidade levantar informações sobre o perfil de usuários/as de ônibus BRT do corredor Norte-Sul da Região Metropolitana do Recife.

O objetivo do trabalho é avaliar *de que modo e em que extensão as condições de deslocamento por transporte público coletivo implicam na qualidade de vida das pessoas, sobretudo, nas suas relações de convivência familiar*, na Região Metropolitana do Recife. Ao responder este formulário você estará contribuindo diretamente com dados indispensáveis para a análise dos resultados identificados durante a pesquisa.

Você concorda em revelar a sua identidade para esta pesquisa? SIM () NÃO ()

Assinatura: _____

Data de realização: __/__/____ Duração: _____ Número de registro: _____

Desde já agradeço a sua colaboração!

Atenciosamente,

Marília do Nascimento Silva

Mestranda em Desenvolvimento Urbano – MDU | UFPE

I – IDENTIFICAÇÃO**Nome:****Como deseja ser chamado(a)?****Idade:****Ocupação:****Escolaridade:** **Analfabeto** **sem escolaridade** **1º grau incompleto** **1º grau completo** **2º grau incompleto** **2º grau completo** **Superior incompleto** **Superior completo** **Outros:** _____**Cidade:****Estado:****Quantas pessoas moram com você?****Família unipessoal****Família monoparental****Família nuclear****Família extensa****Outros arranjos familiares:****Renda familiar:****Até 1 salário****Até 2 salários****Até 3 salários****Acima de 3 salários**

II – DADOS PARA A PESQUISA**Local de aplicação:****Horário:****Origem:****Destino:****Quanto tempo você gasta para realizar esse trajeto?****Linhas de BRT utilizadas:****Utiliza
Terminal
Integrado?** **SIM** **NÃO****Se sim, qual/quais?**

Com que frequência você utiliza o BRT?	Domingo	Segunda-feira	Terça-feira	Quarta-feira	Quinta-feira	Sexta-feira	Sábado
A) Sempre							
B) Algumas vezes							
C) Raramente							

III – ESCOLHA DO TRANSPORTE

- » **Por que você utiliza o ônibus BRT durante o seu deslocamento?**

(Respostas anotadas)

- » **Qual o custo dessa viagem?**

Diário:

Mensal:

Tipo de Bilhete	Anel A	Anel B	Anel D	Anel G
	R\$ 3,20	R\$ 4,40	R\$ 3,45	R\$ 2,10

IV – ASPECTOS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO QUE INFLUENCIAM NAS CONDIÇÕES DE DESLOCAMENTO DE USUÁRIOS/AS

- » **Como você se sente ao usar esse tipo de transporte?**

(Respostas anotadas)

- » **Tem algo que lhe incomoda? Se sim, por quê?**

(Respostas anotadas)

- » **Você já viveu alguma situação desagradável dentro desse tipo de transporte? Se sim, gostaria de relatar ou comentar esse fato?**

(Respostas anotadas)

V – OS INDICADORES

» **Quais indicadores você considera que interferem nas condições de acesso e uso do transporte público coletivo, BRT?**

DIMENSÃO SOCIAL	NÃO INTERFERE	RARAMENTE	POUCO	MUITO	EXTREMAMENTE
Corresponde aos objetivos ligados à satisfação das necessidades humanas, à melhoria da qualidade de vida, à justiça e equidade social.					
1. Segurança no trânsito: facilidade de acesso aos equipamentos de transporte, presença de sinalizações de trânsito e seus cumprimentos, existência de faixa exclusiva de ônibus ao longo do corredor etc.	1	2	3	4	5
2. Número de passageiros no ônibus versus capacidade de suporte: desempenho integral do equipamento de transporte, conforto no espaço físico do interior do ônibus e facilidade de embarque e desembarque.	1	2	3	4	5
3. Segurança pública: risco de vida e danos materiais.	1	2	3	4	5
4. Comércio de ambulantes dentro dos ônibus: cumprimento de regulamentos quanto à circulação de mercadorias nos veículos e à percepção dos/das usuários/as.	1	2	3	4	5
5. Comportamento dos passageiros: respeito às filas e convivência coletiva.	1	2	3	4	5
6. Comportamento dos rodoviários: cumprimento das paradas obrigatórias de embarque e desembarque, controle de velocidade e outros.	1	2	3	4	5

Comentários:

DIMENSÃO ECONÔMICA	NÃO INTERFERE	RARAMENTE	POUCO	MUITO	EXTREMAMENTE
Corresponde ao transporte enquanto atividade econômica, da eficiência dos processos produtivos, da preservação do capital social e natural e das transformações dos níveis de consumo.					
7. Valor da tarifa da passagem: preço dos bilhetes e sua relação à qualidade de prestação do serviço.	1	2	3	4	5
8. Tempo de espera pelo transporte: intervalo entre os ônibus e suas respectivas linhas.	1	2	3	4	5
9. Distância entre as estações: da pesquisa de demanda por localidade e distribuição demográfica.	1	2	3	4	5
10. Tempo de trajeto: tempo gasto durante todo o percurso de viagem.	1	2	3	4	5
Comentários:					

DIMENSÃO AMBIENTAL	NÃO INTERFERE	RARAMENTE	POUCO	MUITO	EXTREMAMENTE
Diz respeito ao uso dos recursos naturais e os impactos das atividades humanas sobre o meio ambiente.					
11. Produção de lixo: descarte incorreto do lixo e a percepção dos/das usuários/as quanto a esse fator.	1	2	3	4	5
12. Emissão de poluentes: os meios de transporte coletivo como alternativas de deslocamentos menos poluentes.	1	2	3	4	5
13. Poluição sonora: oriunda da convivência coletiva e de equipamentos de som utilizados pelos passageiros ao longo das viagens.	1	2	3	4	5
14. Poluição visual: presença ou ausência de propagandas visuais ao longo do percurso.	1	2	3	4	5
Comentários:					

VI – IMPLICAÇÕES DO TRANSPORTE NO CONTEXTO FAMILIAR

» **Você considera que as condições de deslocamento podem influenciar nas suas relações familiares cotidianas? Por quê?**

(Respostas anotadas)

» **Se você respondeu sim a questão anterior, comente alguma situação que você viveu com relação a isso:**

(Respostas anotadas)

» **Qual a sua opinião sobre esse tipo de pesquisa que trata do transporte público coletivo?**

(Respostas anotadas)

Agradeço a sua contribuição nesta pesquisa!