



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
CURSO DE BACHARELADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

ROBSON DA SILVEIRA FIDELIS

**MOBILIDADE URBANA EM RECIFE-PE: a importância do sistema
metro-ferroviário como uma política pública permanente na região metropolitana do
Recife (RMR)**

Recife

2025

ROBSON DA SILVEIRA FIDELIS

**MOBILIDADE URBANA EM RECIFE-PE: a importância do sistema
metro-ferroviário como uma política pública permanente na região metropolitana do
Recife (RMR)**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
pelo estudante **Robson da Silveira Fidelis** ao
Curso de Bacharelado em Ciências Sociais da
Universidade Federal Rural de Pernambuco,
como requisito para obtenção do título de
Bacharel em Ciências Sociais.

**Orientador: Prof. Dr. Maurício Sardá de
Faria**

Recife

2025

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema Integrado de Bibliotecas da UFRPE
Bibliotecária Suely Manzi – CRB/4 - 809

F451m Fidelis, Robson da Silveira

Mobilidade urbana em Recife-PE: a importância do sistema metroferroviário como uma política pública permanente na região metropolitana do Recife (RMR / Robson da Silveira Fidelis. – 2025. 48 f. : il.

Orientador: Maurício Sardá de Faria.

Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Sociais) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de Ciências Sociais, Recife, BR-PE, 2025.

Inclui bibliografia, apêndice(s) e anexo(s).

1. Sociologia 2. Política pública 3. Trabalhadores 4. Mobilidade urbana 5. Metrô 6. Ferrovias I. Faria, Maurício Sardá de, orient.

II. Título

CDD 301

ROBSON DA SILVEIRA FIDELIS

**MOBILIDADE URBANA EM RECIFE-PE: a importância do sistema
metro-ferroviário como uma política pública permanente na região metropolitana do
Recife (RMR)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado pelo estudante **Robson da
Silveira Fidelis** ao Curso de
Bacharelado em Ciências Sociais da
Universidade Federal Rural de
Pernambuco, como requisito para
obtenção do título de Bacharel em
Ciências Sociais.

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. (Orientador) Maurício Sardá de Faria
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Prof. Dr. João Morais de Sousa
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Prof. Dr. Marcos André de Barros
Universidade Federal Rural de Pernambuco

AGRADECIMENTOS

Durante a minha trajetória no curso de Ciências Sociais, foram tantas pessoas que contribuíram na minha jornada acadêmica.

Quero começar agradecendo a Deus por ter me dado a oportunidade de cursar a minha primeira graduação e forças para percorrer essa trajetória.

Agradeço, também, a minha família por estar sempre ao meu lado durante esse período, o apoio deles foi de extrema importância para a conclusão do curso.

Aos professores do departamento de Ciências Sociais, em especial a professora Júlia, ao professor Maurício Sardá e ao professor Marcos André.

Estendo meus agradecimentos a todos os funcionários que fazem parte da UFRPE. Aos meus colegas de turma que aumentaram meu campo de visão, com as inquietações e provocações intelectuais durante nossa convivência.

RESUMO

Este trabalho se propõe a estudar, a partir da busca de dados bibliográficos como artigos, ensaios sobre o tema em questão, matérias jornalísticas, dados oficiais e governamentais que abordam a mobilidade urbana na cidade do Recife e da sua região metropolitana¹, que é um tema presente na sociologia urbana. Partindo de uma perspectiva mais ampla e geral e em seguida desembocando no modal metroferroviário, que é conhecido como sistema metrorec de Pernambuco. Utilizarei neste trabalho a metodologia de estudo exploratório e descritivo com abordagem qualitativa que é uma atividade fundamental em trabalhos acadêmicos e científicos (Maria; Ivan, 2020). Para atingir o objetivo proposto nos resultados das pesquisas, foi implementado um questionário de doze perguntas para três funcionários de carreira da estatal metroferroviária-CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos). Entre os escolhidos está um servidor da área de implantação de projetos (viabilidade de implantação de diversos recursos), o outro é atualmente gestor geral de todas as estações de trens, tem quase 40 anos de serviço na empresa, já foi membro do CONAD (conselho de administração da estatal que fica em Brasília) da CBTU. Por fim, o terceiro e último entrevistado é o atual presidente do sindicato da categoria metroferroviária em Pernambuco (SINDMETRO-PE) e presidente da FENAMETRO (Federação Nacional dos Metroviários). Os participantes foram designados como 1; 2; e 3 no decorrer desse trabalho.

Palavras-chave: sociologia; urbanidade; política pública; trabalhadores.

¹ Acessado em: <https://www.pdui-rmr.pe.gov.br/RMR/> visto no dia 05-06-2025

ABSTRACT

This study seeks to examine urban mobility in the city of Recife and its metropolitan region through the analysis of bibliographic sources, including academic articles, essays on the subject, journalistic reports, and official governmental data. The research is situated within the field of urban sociology. It begins with a broad and comprehensive approach, subsequently narrowing its focus to the metro-rail modal system, commonly referred to as the Metrorec system of Pernambuco. The methodological framework adopted is exploratory and descriptive in nature, employing a qualitative approach—an essential component of academic and scientific inquiry (Maria & Ivan, 2020). In order to fulfill the research objectives, a structured questionnaire consisting of twelve questions was administered to three tenured professionals employed by the state-owned metro-rail company, CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos – Brazilian Urban Train Company). Among the selected participants is a specialist from the project implementation sector, responsible for evaluating the feasibility of various infrastructure initiatives. Another participant currently serves as the general manager overseeing all train stations; he has nearly four decades of service with the company and is a former member of CONAD (the company's Administrative Council, headquartered in Brasília). The third and final respondent is the current president of the metro-rail workers' union in the state of Pernambuco (SINDMETRO-PE) and concurrently holds the position of president of FENAMETRO (National Federation of Metro Workers). For the purposes of this study, the respondents are referred to as Interviewee 1, Interviewee 2, and Interviewee 3.

Keywords: sociology; urbanity; public policy; workers.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

BH- Belo Horizonte

CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

CTM- Conselho de Transporte Metropolitano

CAF- Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles

CBTU- Companhia de Brasileira de Trens Urbanos

CFLP- Companhia Ferroviária e de Logística do Piauí

CONAD- conselho de Administração

EUA- Estados Unidos da América

FENAMETRO- Federação Nacional dos Metroviários

FHC- Fernando Henrique Cardoso

PE- Pernambuco

PPP- Parceria Público Privada

RFFSA- Rede Ferroviária Federal, Sociedade Anônima

RMR- Região Metropolitana do Recife

RJ- Rio de Janeiro

SEI- Sistema Estruturado Integrado

SINDMETRO-PE- Sindicato dos metroviário de Pernambuco

STU- Superintendência de Trens Urbanos

USP- Universidade de São Paulo

UFRPE- Universidade Federal Rural de Pernambuco

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
2. A TRAJETÓRIA DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL E DA INTRODUÇÃO DOS METRÔS.....	11
2.1 O sistema de metrô da cidade do Recife.....	13
2.2 Expansão do metrô para outras cidades: um cenário desafiador.....	15
2.3 Análise básica em que a mobilidade urbana funciona bem.....	16
3. DIFERENTES PERSPECTIVAS TEÓRICAS A RESPEITO DA SOCIOLOGIA URBANA E UM SÓ PROPÓSITO.....	19
3.1 A sociologia urbana como uma importante ferramenta de apoio à mobilidade urbana no Brasil.....	24
3.2 Existe uma política pública permanente de fomento à mobilidade urbana no Recife e da sua região metropolitana?.....	25
3.3 A privatização não é a solução e o Brasil precisa é de mais estatais.....	33
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	36
5. REFERÊNCIAS.....	38

APÊNDICE A – Roteiro das entrevistas

ANEXO A – Sistema de metrô em outras cidades internacionais

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho apresenta o resultado de uma pesquisa realizada ao longo de dois semestres para conclusão do curso de bacharelado em Ciências Sociais na Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). Os primeiros passos foram dados na disciplina de trabalho de conclusão de curso I (TCC I) em que o graduando desenvolveu seu projeto de pesquisa intitulado “Mobilidade Urbana em Recife-PE: a importância do sistema metro-ferroviário como uma política pública permanente na região metropolitana do Recife (RMR). O projeto teve como finalidade identificar os estudos sociológicos sobre o impacto da mobilidade urbana na população da região metropolitana do Recife sob orientação do Professor Dr. Maurício Sardá, em que foram realizadas as primeiras formulações das hipóteses, objetivos, justificativa da pesquisa e a fundamentação teórica.

Neste sentido, essa pesquisa tem como objetivo geral explorar, a partir de bancos de dados, Trabalhos de Conclusão de Curso defendidos nos cursos de Ciências Sociais das universidades públicas que relacionam a sociologia urbana e a mobilidade urbana (como o direito à cidade) no período analisado de 2014 a 2024.

Para alcançar o objetivo mais amplo, subdividimos em três objetivos específicos: 1º) Recuperar/apresentar a historicidade do metrô do Recife; 2º) Identificar os temas mais recorrentes dentre as produções analisadas no período indicado, analisando o desenvolvimento do sistema metro-ferroviário no período de 2014-2024; 3º) Levantar, através de narrativas públicas o período compreendido entre 2014 a 2024 no âmbito do governo municipal (Recife), governo estadual e federal, da CBTU, dos trabalhadores e do sindicato da categoria e as expectativas de investimentos e ampliação do metrô de Recife.

Logo, o seguinte problema de pesquisa é proposto: **No período entre 2014 a 2024, como se efetivou a mobilidade urbana no município do Recife e da sua região metropolitana, através do modal metroferroviário?**

Na definição da delimitação temporal (2014-2024) levamos em conta alguns eventos e dados para amparar esse recorte de 2014 até 2024. Por fim, em 2023, o novo Presidente da República tomou posse e com a mudança do chefe do poder executivo, várias foram as expectativas de mudanças na dinâmica que esse novo governo pudesse trazer em termos de mobilidade urbana que viesse resultar em algo positivo no âmbito estadual.

Para cumprir com o objetivo deste trabalho, realizamos a análise sistemática em artigos, reportagens, documentos oficiais para identificar como a mobilidade urbana vem

sendo tratada. Com os dados e da análise obtidos a partir da pesquisa via questionário de perguntas que está sob apreciação da presente monografia.

Além da análise documental, foi realizada a revisão de literatura já desenvolvida nessa temática. A revisão de literatura é uma das formas de se estudar o que já foi produzido em alguma área do conhecimento. Portanto, a revisão da literatura é o ato de consultar as fontes bibliográficas. Para Antônio Carlos Gil (2021) a revisão de literatura “promove o levantamento acerca do que já se conhece em relação ao assunto que está sendo pesquisado” (p. 74).

Sabemos que todo trabalho acadêmico apresenta em sua estrutura a revisão de literatura ou marco teórico correspondente ao objeto estudado.

Para Maria Cristiane e Ivan Luiz (2020) a revisão sistemática consiste em uma modalidade de pesquisa, que segue protocolos específicos, e que busca entender e dar alguma logicidade a um grande corpus documental, especialmente, verificando o que funciona e o que não funciona num dado contexto. Está centrada no seu caráter de reprodutibilidade por outros pesquisadores. Já para Sampaio e Mancini a revisão documental:

É uma forma de pesquisa que utiliza como fonte de dados a literatura sobre determinado tema. Esse tipo de investigação disponibiliza um resumo das evidências relacionadas a uma estratégia de intervenção específica, mediante a aplicação de métodos explícitos e sistematizados de busca, apreciação crítica e síntese da informação selecionada. (Sampaio; Mancini, 2006, p. 84).

Para realizar a análise de documentos é preciso seguir alguns critérios, Marconi e Lakatos (2003) apresentam alguns critérios desde selecionar os trabalhos de acordo com os objetivos traçados para a pesquisa, até ter acesso a fontes primárias para verificar a autenticidade das informações trazidas em fontes secundárias.

Além desses critérios, na análise de TCC's foi aplicado dois aspectos recomendado por Lakatos (2003) para realizarmos uma boa análise documental: 1) planejamento bem elaborado da pesquisa, para facilitar a análise e a interpretação; 2) complexidade ou simplicidade das hipóteses ou dos problemas que requerem abordagem adequada, mas diferente. A primeira exige mais tempo, mais esforço, sendo mais difícil sua verificação; na segunda, ocorre o contrário.

A presente monografia está estruturada em cinco capítulos: a introdução, o segundo capítulo será sobre a trajetória da mobilidade urbana no Brasil e em Pernambuco com três subtópicos. Na parte três, serão apresentadas as questões teórico-contextuais da sociologia com pensadores proeminentes que de alguma forma estão ligados à temática da mobilidade

urbana, possibilidades de acesso, participação e apropriação dos espaços urbanos, garantindo o direito à cidade para todos. No penúltimo, as considerações finais e por fim, as referências.

2 A TRAJETÓRIA DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL E DA INTRODUÇÃO DOS METRÔS

Trataremos agora da história da mobilidade urbana no Brasil, quais foram os interesses que ensejaram o seu desenvolvimento, os primeiros passos no Brasil e da sua necessidade no aspecto geral e sociológico.

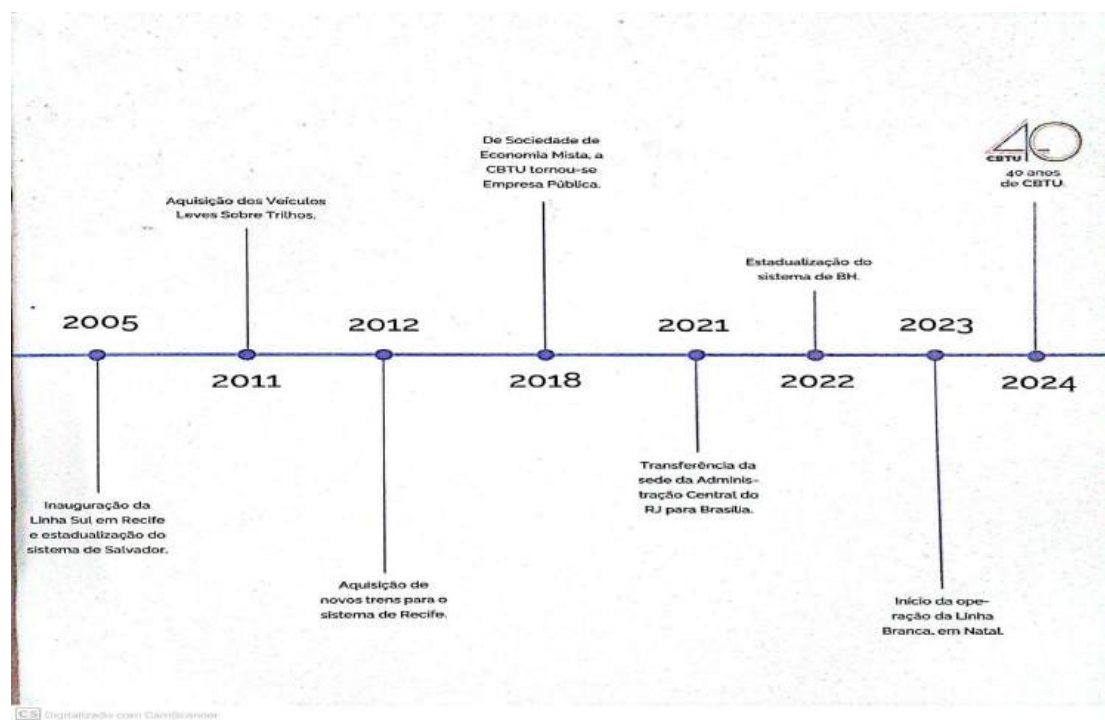
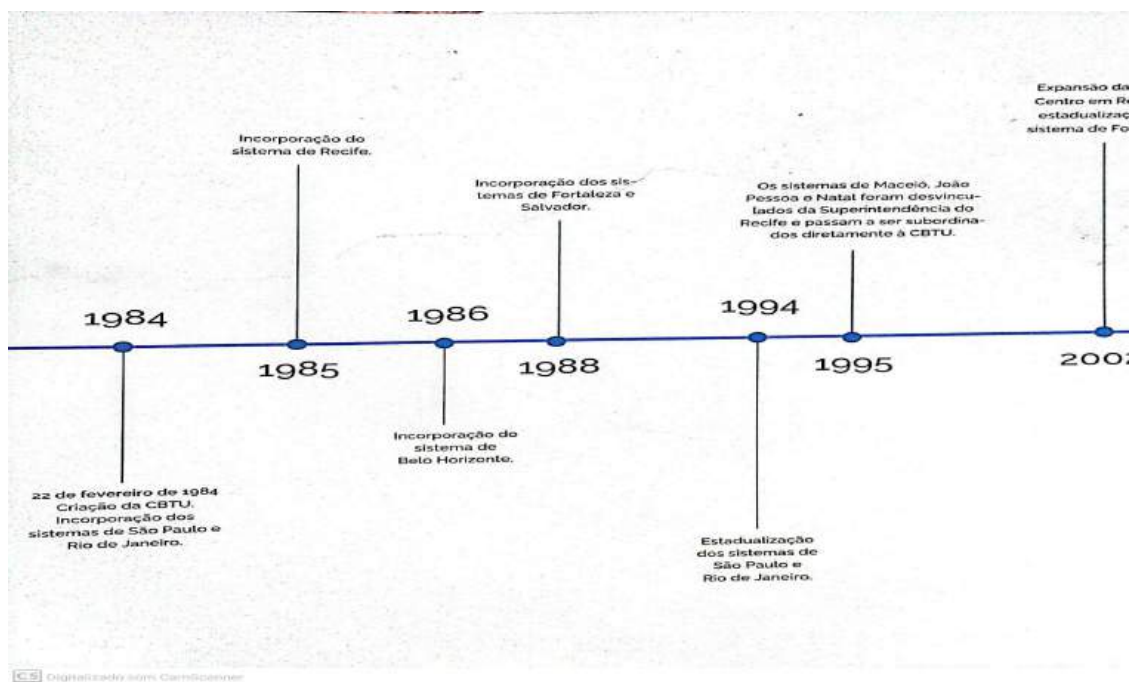
Com mais de 50 anos em operação, o primeiro sistema de metrô a ser inaugurado no Brasil foi na cidade de São Paulo no dia 14 de setembro de 1974². De lá para cá houveram muitas transformações que influenciaram outras capitais como por exemplo a cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco a ter o seu próprio sistema de transporte metroviário.

Numa perspectiva de trazer modernidade para o sistema ferroviário de passageiros em outros estados brasileiros, foi criada no dia 22 de fevereiro de 1984 a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), por meio do Decreto-Lei nº 89.396. Assinado pelo então presidente João Batista Figueiredo, esse decreto transformou a Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. (Engefer), que era uma subsidiária da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) na CBTU.

² Acessado em:

<https://mobilidade.estadao.com.br/meios-de-transporte/linha-1-azul-conheca-a-historia-da-primeira-linha-de-metro-de-sp/>. visto no dia 14-05-2025

Figura 01 e 02: Linha temporal



Fonte: CBTU (2024, p. 90)

Assim, o metrô de Recife vem fazendo história, uma história de muitos enfrentamentos para continuar sobrevivendo a vários espectros de governos. Alguns desses governos mais progressistas e outros totalmente avessos e contrário ao funcionamento de uma empresa estatal que muito embora não gere o tão esperado lucro financeiro, mas no quesito social supera qualquer lucro.

2.1 O sistema de metrô da cidade do Recife

O sistema metroferroviário que opera na capital pernambucana é gerido pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU- empresa pública do governo federal que administra o metrô do Recife) e da sua importância para as cidades do Recife, Jaboatão dos Guararapes e Camaragibe que são abrangidas diretamente por esse modal.

Os estudos já selecionados envolvem dissertações de mestrado, monografias de graduação, doutorado, artigos e materiais de órgãos governamentais que serão apresentados na sequência deste trabalho.

Com 39,5 Km de extensão, 28 estações e 31 trens elétricos - TUE (trem unidade elétrica), sendo cada composição composta por quatro carros, e, cada composição transporta até 1500 passageiros. Atualmente, esse sistema transporta aproximadamente 205 mil usuários/dia, é um transporte essencial de massa e de baixíssimo impacto ambiental³.

Este modal apresenta como vantagem sua rapidez quando comparado com o meio rodoviário (ônibus), a segurança nas viagens, outro ponto positivo é a questão da previsibilidade (horário de saída e chegada) para os usuários. Pois, a inexistência de congestionamentos por circular sobre trilhos e ter exclusividade em um sistema é que proporciona operar com mais precisão do que outros modais. E, que foi pensado para esse fim há mais de 40 anos.

Por esses motivos, iremos nos debruçar sobre essa temática. É um meio de transporte rápido, seguro, e não enfrenta congestionamentos como foi dito. Outra característica desse sistema é a integração física e tarifária com mais de 62 linhas de ônibus do sistema público de transporte da região metropolitana através de 7 terminais fechados do Sistema Estrutural Integrado (SEI), o que permite aos seus usuários o acesso a toda região metropolitana do Recife (RMR) mediante o pagamento de uma única tarifa caso o período do primeiro

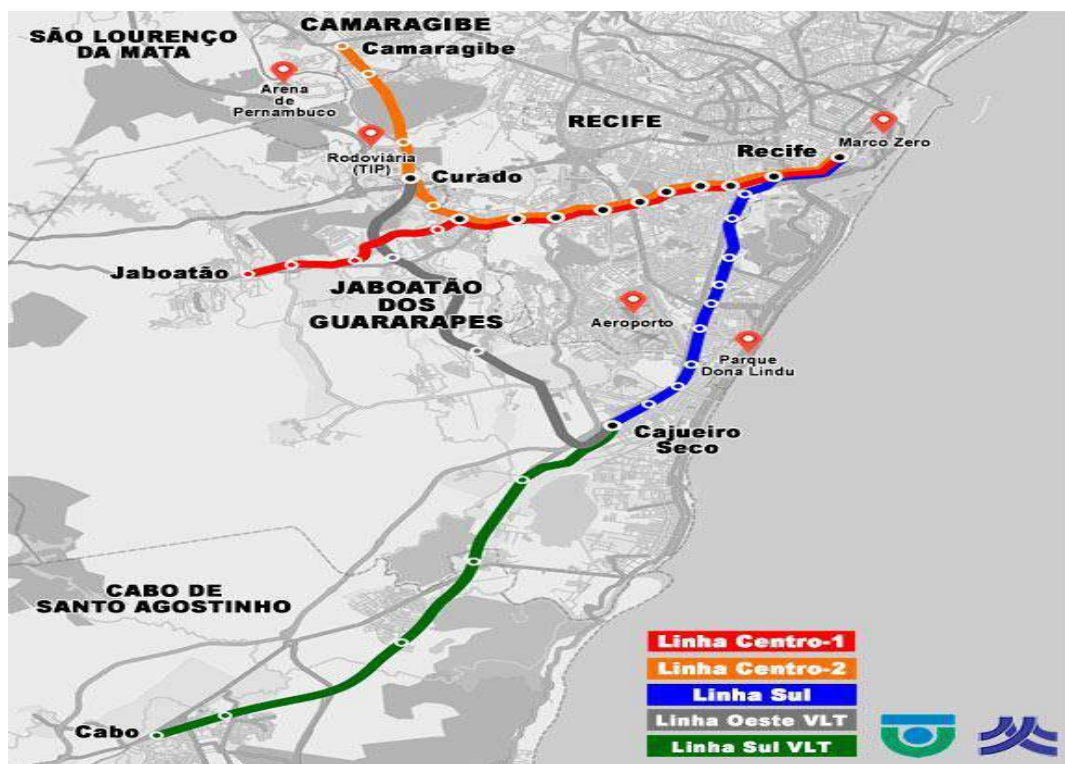
³ Acessado em:

<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/metro-x-sustentabilidade-3-vantagens-para-utilizar-o-transporte-publico/> visto em 02-02-2025

embarque não exceda duas horas, além de dispor de integração somente tarifária com outras 30 linhas de ônibus⁴.

Além da Cidade do Recife, Jaboatão dos Guararapes e da cidade de Camaragibe que são beneficiadas diretamente pelo sistema metroferroviário, outras cidades (vide nota sobre as cidades da RMR) que não estão diretamente ligadas ao transporte sobre trilho mas que de algum modo a sua população faz uso do sistema metroferroviário (região metropolitana).

Figura 3: Mapa das linhas



Fonte: (CBTU, 2024, p. 90)

Observemos que apesar de parecer bastante amplo, o sistema de metrô da região metropolitana do Recife, ele é muito fragmentado, insuficiente e pouco explorado (limitação territorial do sistema), haja a vista que das 30 regiões metropolitanas⁵ do Brasil, Recife é a sétima maior com quase quatro milhões de habitantes. Então, por conta dessa magnitude populacional tem-se um enorme potencial a ser explorado.

⁴ Acessado em: <https://intranet.cbtu.gov.br/index.php/pt/empresa-recife/> visto no dia 29-01-2025

⁵ Em termos populacionais, Recife está na 9ª posição e figura como sétima maior região metropolitana do país. Acessado em:

[https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/41111-populacao-estimada-do-pais-chega-a-212-6-milhoes-de-habitantes-em-2024#:~:text=S%C3%A3o%20Paulo%20lidera%20com%2021,\(4%2C1%20mil%C3%B5es\).&text=Notas%3A%20\(1\)%20Composi%C3%A7%C3%A3o%20das,em%2031%2F12%2F2019](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/41111-populacao-estimada-do-pais-chega-a-212-6-milhoes-de-habitantes-em-2024#:~:text=S%C3%A3o%20Paulo%20lidera%20com%2021,(4%2C1%20mil%C3%B5es).&text=Notas%3A%20(1)%20Composi%C3%A7%C3%A3o%20das,em%2031%2F12%2F2019) visto em 07-05-2025

2.2 Expansão do metrô do Recife para outras cidades: um cenário desafiador

Quando o assunto é mobilidade urbana, as políticas públicas são até pensadas (apenas pensadas mesmo) e sem nenhuma perspectiva de materialização. O que de fato existe não é um projeto, pois segundo a entrevista realizada com um servidor da estatal (chamaremos ele de “Entrevistado 1”, porque foi o primeiro a ser entrevistado) que é responsável pela implantação de projetos (materialização do projeto), quando questionado com a seguinte pergunta: “Existem projetos de expansão da malha ferroviária? Se sim, quais? Pode passar os projetos?”, o Entrevistado 1 respondeu da seguinte forma:

Veja, não existem projetos. Quando a gente fala projeto, a gente está na área de engenharia, na área de obras. Quando a gente fala projeto, o projeto significa algo estudado, estudo de viabilidade, estudo de demanda, estudo técnico, de viabilidade econômica, de viabilidade ambiental, a gente não tem esse projeto nesse nível. O que a gente tem são estudos de traçados, ideias de traçados, alguns, alguns, a gente chegou aí num estágio maior de detalhamento de estudos internos, outros mas a nível de ideia. O que a gente tem aqui de traçados pensados, traçados estudados, a gente tem um, que pra gente é muito importante do ponto de vista de atender a população e de demanda, que é o traçado da BR-101, que seria um metro de trechos de superfície, trechos em elevado, saindo da estação, o cajueiro seco, integrando na estação barro, indo até Macaxeira e de Macaxeira, seguindo até Abreu e Lima”. (Entrevistado 1, 16-05- 2025).

Dentro desse contexto brasileiro, ao que parece, o tema da mobilidade urbana ainda enfrenta um cenário muito impermeável para se consolidar como uma política de estado ao invés de ser uma política de governo. No texto, *Plano de transporte? Para quê?*⁶ da urbanista e professora da faculdade de arquitetura de São Paulo (USP), Raquel Rolnik (2013), exhibe com muita precisão a falta de uma direção mais clara do que deve ser pensado e executado em termos de mobilidade urbana no contexto nacional. O que segundo a professora, isso implica em:

Moral da história: planejamento de transporte de longo prazo pactuado com a população, para quê? Afinal, parece que planos são coisa de tecnocratas alheios às lógicas predominantes nas decisões sobre o transporte público em nossas cidades. O fato é que as políticas de transporte navegam entre o lobby dos fornecedores de tecnologia, produtos e serviços de transporte, pressões dos sindicatos do setor e possíveis contabilidades eleitorais do mapa dos beneficiados (Rolnik, 2013, p.1).

⁶ Acessado em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/plano-de-transporte-para-que-raquel-rolnik/> visto em 18-02-2025

Na ótica da professora Raquel, a preocupação dos gestores públicos se dá de forma muito seletiva, ou seja, todo trabalho técnico desenvolvido, todo empenho nos estudos sobre a mobilidade e gestão urbana que além de envolver diversas áreas da administração pública, consome uma soma enorme de recursos humanos e financeiros que são jogados pelo ralo. Às vezes por causa de um cenário eleitoral, pressão de empresas privadas envolvidas no processo e que estão dispostas a tudo para conseguir um contrato com o governo.

2.3 Análise básica em que a mobilidade urbana funciona bem

É importante observar que não é uma tarefa simples apresentar um exemplo de mobilidade urbana em que as coisas deram certo ou pelo menos funcionam de maneira minimamente razoável (capitais e região metropolitana do Brasil). Bem como, não se pode negar que também não houve uma melhora.

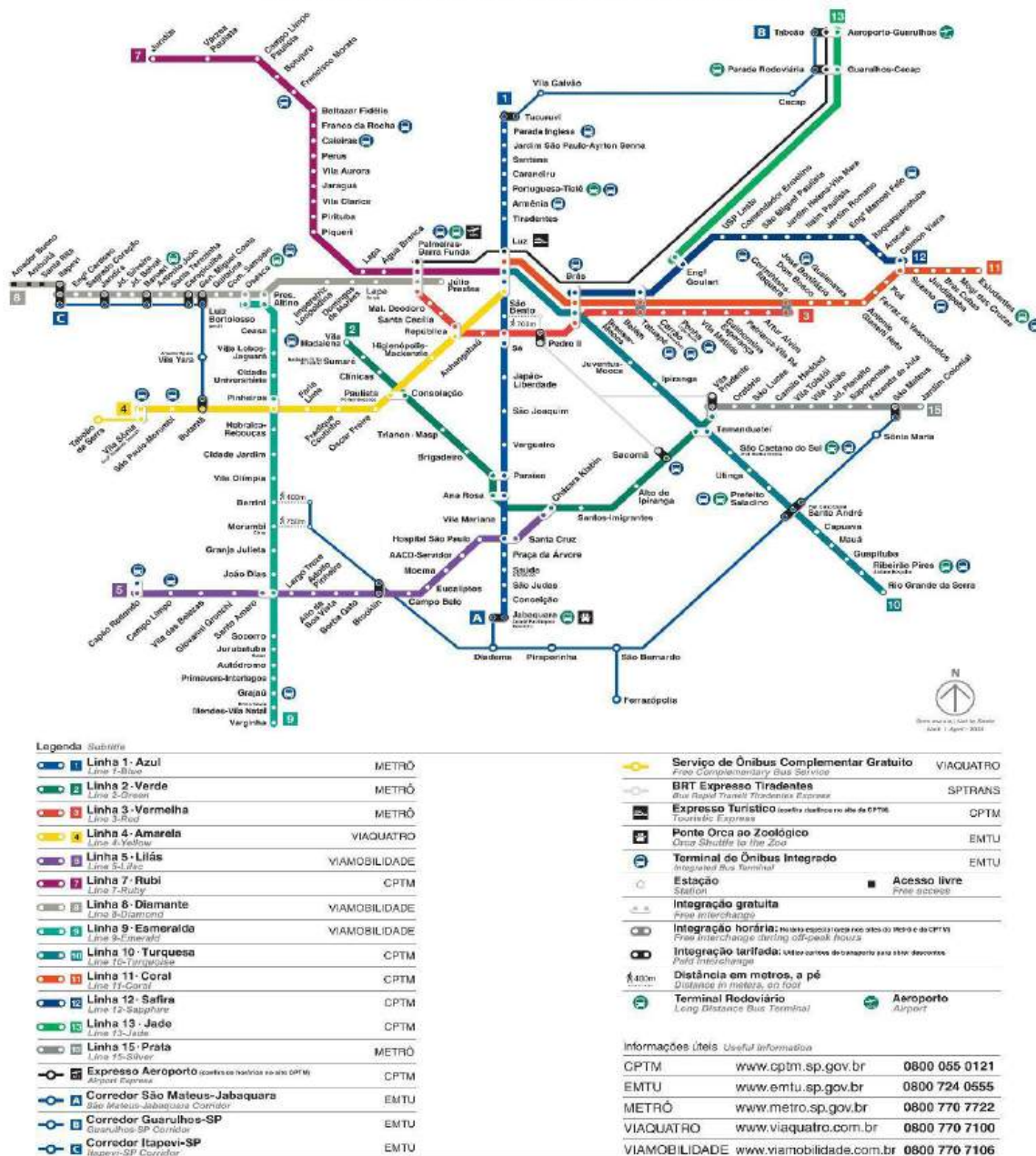
Sem medo de errar, a capital paulista quase sempre é citada como um modelo a ser seguido. O ranking é liderado pela cidade de São Paulo⁷ que está com a melhor situação em termos de mobilidade urbana, e a décima cidade com a melhor condição de mobilidade urbana é a cidade de Blumenau, no estado brasileiro de Santa Catarina.

⁷ Não é à toa que o metrô da cidade de São Paulo lidera o ranking citado no texto, são bilhões investidos anualmente. Essa postura infla a capacidade de transporte diário de passageiros, com menos quebras e aumento na confiabilidade por ser um transporte seguro e previsível. Acessado em: <https://www.poder360.com.br/poder-infra/sp-investe-r-463-bi-em-transporte-sobre-trilhos-em-2024/>. Vê também: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/confira-as-cidades-com-o-melhor-transporte-publico-do-brasil/>. visto em 01-05-2025

Figura 4: Mapa das linhas do metrô de São Paulo

Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network



Utilize o código ao lado para obter a versão mais atual deste mapa. Consulte nos sites das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas e outros conteúdos.

Please use the QR Code to get the latest version of this map. Address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours, line interchange information and other contents.

Ainda assim, o cenário paulistano enfrenta muitos obstáculos e está longe de servir como um exemplo de sintonia e sustentabilidade com o cidadão pedestre, principalmente os das classes menos abastadas.

O fato é que as cidades não foram feitas para as pessoas, e isso não é uma mera crítica lançada ao vento. Quando projetadas, as cidades sempre serviram ao propósito das elites econômicas para atender o setor de automóveis com estruturas orientadas para essa finalidade e nunca visando atender a qualidade de vida das pessoas que possuem (ou pelos em tese deveriam possuir) o direito inato à transitar nos espaços das cidades.

Mesmo com todas as dificuldades enfrentadas, mesmo não aparecendo entre as dez cidades citadas no Ranking brasileiro na questão da mobilidade urbana, a cidade de Recife faz parte de um seleto grupo das sete cidades brasileiras que possuem metrô⁸.

⁸ Pela sua importância regional, política, cultural e econômica, a cidade do Recife vem lutando ano a ano para se tornar uma cidade mais moderna em vários aspectos. Acessado em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/dia-a-dia/quais-cidades-do-brasil-tem-metro/>. visto em 01-05-2025

3 HENRI LEFEBVRE, DAVID HARVEY E ALEXANDRE ÁVILA GOMIDE: DIFERENTES PERSPECTIVAS E UM SÓ PROPÓSITO

O filósofo e sociólogo marxista francês Henri Lefebvre, o geógrafo britânico David Harvey e o economista brasileiro e professor de políticas públicas Alexandre Ávila Gomide, em suas produções intelectuais abordaram a temática da mobilidade urbana de diferentes perspectivas, mas com uma certa transversalidade.

Pois tal convergência está em garantir o direito das pessoas (principalmente os mais vulneráveis) a se deslocarem pelas cidades e nos espaços públicos e urbanos sem empecilhos e segregações. É dever do Estado conforme previsto na constituição de 1988 em seu artigo 20, inciso XX que diz: “Instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos” (BRASIL, 1988, art. 21º, inc. 20).

Sob a ótica de Lefebvre, a mobilidade urbana não se limita apenas ao direito das pessoas circularem livremente entre as cidades e espaços públicos como “robôs modernos”, mas de se ter o direito a esse espaço como algo mais profundo e pleno ao exercício de se viver em sociedade (as pessoas se conhecem nos espaços de mobilidade urbana, debatem sobre assuntos diversos, relacionam-se de formas variadas tentando estabelecer vínculos dos mais diversos) e de promover os processos de aculturação, ou seja, apontando para algo salutar e humanístico nas relações do dia-dia como um direito inato ao espaço público.

A partir disso, o filósofo francês Henri Lefebvre na obra *Direito à Cidade* discorre muito bem sobre a questão da mobilidade e da sua materialidade:

Para quebrar o círculo vicioso e infernal, para impedir que se feche, é necessária nada menos do que a conquista da cotidianidade, por uma série de ações – investimentos, assaltos, transformações – que também devem ser conduzidas de acordo com uma estratégia. Somente o futuro dirá se nós (os que quiserem) reencontraremos assim a unidade entre a linguagem e a vida real, entre a ação que muda a vida e o conhecimento. (Lefebvre, 1991, p.82)

Em sua exposição, Lefebvre defende a presença do estado como promotor e garantidor dos meios necessários ao cidadão para que ele se aproprie da cidade integralmente sem ser confundido como a própria mercadoria (o assédio do comércio e das propagandas) que ocorre nas trocas comerciais no meio urbano e que ele possa exercer livremente as relações sociais.

Na perspectiva brasileira, houve um importante avanço com a criação da lei 12.587⁹, de 03 de janeiro de 2012, artigo 2º que diz respeito a política nacional de mobilidade urbana e enfatiza que o seu objetivo é:

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. (constituição federal, 2012)

Percebe-se que existe um esforço para se manter e de definir a temática da mobilidade urbana em evidência (pelo menos está escrito na lei) e que será através de um pacto nacional que ela não perderá a sua visibilidade.

Em seu trabalho de conclusão de curso, Sara Maria Santana da Silva expôs uma definição bem ampliada de mobilidade urbana.

A **mobilidade urbana** é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e carga no espaço público. Contudo, esta também pode ser entendida como a facilidade de deslocamento de pessoas e bens em um **espaço urbano**. Logo, a mobilidade urbana é responsável por garantir o **direito de ir e vir do cidadão** da melhor forma possível, sendo, portanto, um recurso de promoção da equidade social no que tange o **direito à cidade**. (Silva, 2023, p. 18)

Essa livre circulação deve ser entendida como obrigação do estado de garantir esse direito, facilitando o acesso e removendo as dificuldades e os empecilhos.

Concomitantemente ao direito à livre circulação, a apropriação da cidade torna-se algo inerente à mobilidade urbana, já que em tese não faz o menor sentido o poder público criar barreiras ou restringir o acesso urbano, pois, a cidade não tem vida sem as pessoas.

Numa linha mais contundente, em um artigo do livro O Direito à Cidade de Lefebvre publicado na revista Piauí (2013), David Harvey¹⁰ vai um pouco mais além e coloca o direito ao meio urbano não como um direito individual, mas como um direito coletivo e humano. E, não apenas para aqueles que tenham condições de bancar a moradia do espaço urbano, para Harvey:

Vivemos numa época em que os ideais de direitos humanos tomaram o centro do palco. Gasta-se muita energia para promover sua importância para a construção de um mundo melhor. Mas, de modo

⁹ Essa lei trouxe mais garantia jurídica para que o poder econômico da indústria imobiliária não se sobreponha ao interesse coletivo, principalmente da população mais pobre que não dispõe de poder político e muito menos econômico. Acessado em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm . visto em 08-05-2025

¹⁰ Acessado em: <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/o-direito-a-cidade/> visto em 29-01-2025

geral, os conceitos em circulação não desafiam de maneira fundamental a lógica de mercado hegemônica nem os modelos dominantes de legalidade e de ação do Estado. Vivemos, afinal, num mundo em que os direitos da propriedade privada e a taxa de lucro superam todas as outras noções de direito. (Harvey, 2013, p.1)

É nesta dinâmica que deveria ser pensada, ou seja, o indivíduo antes de ser condutor de algum veículo ele é um pedestre que interage com outros pedestres e deveria estar integrado ao espaço urbano, apropriar-se da cidade? Nem tanto, a cidade agora pertence aos veículos, aos estacionamento, aos conhecidos *drive-thru*¹¹ que foi importado dos EUA para o Brasil. E as poucas ruas das cidades que sobraram e que o pedestre divide com as propagandas e o comércio ambulante nas calçadas.

Ou seja, não se priorizou os transportes de massa. Veja um exemplo na figura abaixo:

Figura 5: ilustração da ocupação dos automóveis X indivíduos



Fonte: (Silva, 2023, p. 19)

Vejamos o quanto de espaço na cidade poderia ser utilizado para o lazer, práticas de esportes e das relações sociais cotidianas se fosse priorizado o transporte de massa em detrimento ao uso de automóveis particular, o quanto de gases poluentes e nocivos a saúde

¹¹ O termo *drive-thru* não possui uma tradução literal na língua portuguesa, entretanto, é entendido e na língua portuguesa como uma atividade comercial que é realizada pelo condutor que está no interior veículo com um vendedor externo. acessado em: <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/consultorio/perguntas/a-traducao-do-ingles-drive-thru/24486>. visto em 31-05-2025

No caso da CBTU, não há previsão desse conselho aprovar ou não o reajuste do Metrô. É... a direção da empresa também não tem competência para isso, o Conselho da Administração também se entendia que não tem essa competência, isso acabava... é... sendo em tese sendo competência Ministerial, que em determinado momento também até declinava da competência né? dizia que não era competente pra isso.

E aí por conta disso, o Metrô passou muito tempo com a tarifa sem reajuste, em R\$:1,60, muitos anos enquanto o ônibus, ele já ia, se não me falha a memória, ele já ia em 2,45, o algo desse nível, o Metrô ele estava defasado, havia uma cobrança inclusive do sistema de ônibus, dos empresários, para que houvesse um reajuste da tarifa do metrô, porque eles entendiam que era uma concorrência de desleal, é.. eles não enxergavam o metrô, não enxergam o metrô como algo complementar ao sistema, eles entendiam que isso era uma concorrência desleal, o próprio CTM (Conselho de Transporte Metropolitano), o Conselho, o Grande Recife, fazia cobrança nesse sentido. [...] (Entrevistado 1, 16-05-2025).

Uma postura diferente seria de fundamental importância para que a mobilidade urbana fosse mais inclusiva, isso tornaria um cenário mais promissor para os trabalhadores que residem nas regiões com baixa oferta de oportunidades de emprego e que são justamente as áreas mais pobres em torno das capitais e das grandes metrópoles. O que para Gomide isso acarreta em:

[...] problemas para procurar emprego em razão da impossibilidade de arcar com as tarifas dos serviços ("é caro procurar trabalho"), o que contribui para o desemprego por desalento[...]. Já para os que estão empregados, os deslocamentos cotidianos para os locais de trabalho estão significando um peso cada vez maior nos exíguos orçamentos familiares. Lembre-se que o vale-transporte, o principal mecanismo de subsídio ao usuário, é restrito ao trabalhador formal e, por conseguinte, não beneficia os trabalhadores informais de baixa renda e os desempregados. (Gomide, 2006, p.244)

Uma mudança nessa dinâmica traria mais chances de empregos, porque os candidatos à vaga não seriam descartados no processo seletivo por residir distante dos pólos de trabalho. E, com uma mobilidade urbana eficiente e de baixo custo para o indivíduo, ele não teria tanto problema para chegar no local de trabalho mesmo residindo um pouco distante dos grandes centros.

3.1 A sociologia urbana como uma importante ferramenta de apoio à mobilidade urbana

Tendo em vista a importância da análise sociológica da mobilidade urbana na capital pernambucana e da sua região metropolitana, a proposta e a proeminência do método de análise a partir das ciências sociais possibilitou a constatação de fenômenos sociais com mais detalhamento.

Nesse sentido, a sociologia desde seu desenvolvimento se preocupou em analisar os fenômenos sociais e com a mobilidade urbana não foi diferente.

Pois, como ensina Ianni, a sociologia é uma forma de pensar a realidade (Ianni, 1989, p. 85), e a mobilidade urbana está enraizada nessa perspectiva. Portanto, a mobilidade urbana é um dos objetos de estudo que a sociologia procura analisar, explicar as suas implicações na sociedade.

Como já foi abordado, o direito à cidade deve ser interpretado como algo inato e coletivo. Deve ter caráter generalizado, pois é comum a todos ou a maioria das pessoas. Assim, o meio urbano não pode ser encarado com algo seletivo e a-social.

Incluído nessa temática, às vezes de forma velada e às vezes de forma ostensiva, o próprio Estado impõe meios de segregação aos espaços urbanos. Um exemplo ostensivo de segregação seria a diminuição de bancos nas praças ou a ausência deles. Um exemplo velado de segregação seria o valor exorbitante cobrado para assistir uma peça de teatro em uma instituição pública.

Normalmente, isso ocorre quando se privatiza o acesso aos espaços culturais e de lazer da cidade em que se pratica um valor inacessível no transporte público, em teatros, cinemas e casa de shows

O direito ao espaço e a produção dele pode variar de acordo com a classe social do indivíduo, pois cada sociedade tem suas particularidades de ordem social, econômica e política.

Em convergência com esse posicionamento, Alexandre reforça que a política de mobilidade deve ser continuada e articulada entre os entes federativos (prefeituras, governo estadual e federal) e não pode estar dissociada ao uso do espaço urbano que:

Historicamente, a política habitacional reforçou a exclusão social e a segregação espacial dos mais pobres, ao destinar-lhes moradias precárias em periferias distantes desprovidas de serviços e equipamentos urbanos essenciais (ROLNIK; CYMBALISTA, 1997). Tal política teve como efeito o aumento das distâncias a serem percorridas e a produção de áreas vazias ou pouco adensadas no meio das cidades. Isso inviabiliza a oferta eficiente de transporte coletivo –

cuja provisão, ressalte-se, foi dada a posteriori. (Gomide, 2006, p.249)

Na busca por alternativas sustentáveis, e que a questão da mobilidade não seja apenas mais um tema que pode cair no esquecimento dos gestores públicos, o professor Alexandre Gomide é categórico em afirmar que:

A adequada integração da política de uso e ocupação do solo com a de transporte urbano é fundamental para a sustentabilidade da mobilidade e melhoria dos serviços de transportes coletivos, pois é possível reduzir distâncias e aumentar a produtividade das infra-estruturas disponíveis, reduzindo os custos de deslocamentos. O melhor aproveitamento das áreas centrais das cidades para moradias de baixa renda, que possuem toda uma infraestrutura instalada, vai nesse sentido. Deve-se evitar, também, a consolidação de áreas “monofuncionais” nas cidades, pois estas aumentam as necessidades de viagens. Com a implantação de diretrizes desse tipo criam-se melhores condições de oferta de transporte coletivo e de acessibilidade urbana – o que favorece, inclusive, o uso de meios de transporte não motorizados (bicicletas, por exemplo). (Gomide, 2006, p.249)

Ao mesmo tempo que uma mobilidade urbana eficiente é uma importante fomentadora de inclusão social para a camada mais carente da população, ela garante o acesso do trabalhador e da trabalhadora aos postos de trabalho, para que o estudante possa estudar em uma boa universidade. Uma mobilidade precária exclui o indivíduo de melhores oportunidades, deixando-o muitas vezes fora do mercado de trabalho e de acesso a uma boa educação.

3.2 Existe uma política pública de fomento à mobilidade urbana no Recife e da sua região metropolitana?

Uma primeira constatação é de que independente dos governos que passaram nos últimos 20 anos (seja ele de esquerda ou de direita), quando o assunto é empresa pública que não dá retorno financeiro, os gestores governamentais procuram se distanciar dessa questão.

Nota-se um profundo desinteresse pelo transporte sobre trilhos, um meio de locomoção que embora possa não trazer o tão falado retorno financeiro mas que supera de longe qualquer modal de transporte de massa. Além de contar com inúmeros benefícios e um retorno social que supera qualquer expectativa.

É o que veremos na resposta do entrevistado 2 para a terceira pergunta do questionário, que diz: “Como você viu o comportamento do governo para com a CBTU ao longo dos últimos 20 anos?”

Em sua curta resposta ele afirma que:

É... a impressão que me passa é que todos os governos que estão passando aí, eles têm a ideia de que deve privatizar, na verdade não é nem privatizar, é de conceder ao estado [de Pernambuco] e consequentemente será privado, porque o governo do estado não, não tem condições financeiras de manter o sistema. Então, assim, diante dessa ideia, tanto o governo Dilma, Temer, Bolsonaro e agora o governo Lula, eles param de investir, é... visando essa concessão. Eu não sei exatamente se isso tem a ver com desgaste com a opinião pública ou uma questão técnica mesmo - “*Não vamos investir, já que a gente vai conceder*”. Mas todos os governos têm deixado de investir no metrô de Recife. (Entrevista 2, 19-05-2025).

Nota-se na citação acima, mais que uma resposta, o entrevistado 2 faz um desabafo por investimento, exhibe uma desilusão com os gestores que foram eleitos para presidente da república nos últimos 20 anos e que na campanha eleitoral dizem uma coisa e quando estão investido do cargo, comportam-se totalmente diferente do compromisso assumido.

Agora veremos a resposta à mesma pergunta anterior dos entrevistados 1 e 3 em que é percebido uma certa convergência de pensamentos, cada um desses empregados pertencem a um setor distinto, dos três indivíduos entrevistados, dois deles têm poder decisório na empresa e o outro deles é o presidente do sindicato da categoria metroviária.

Na sequência, a resposta do entrevistado 1 a pergunta três que diz: “Como você viu o comportamento do governo para com a CBTU ao longo dos últimos 20 anos?”, em sua resposta ele enfatiza que:

Veja, a gente... a gente quando entrou aqui na CBTU, vai fazer 20 anos (*ano de entrada foi 2006*). Qual era o cenário que a gente... Qual foi o cenário que a gente encontrou aqui quando a gente chegou na empresa? Foi um cenário de reforma do TUE [Trem Unidade Elétrica] Santa Matilde [empresa brasileira que fez a montagem dos trens metropolitanos que foram importados da Alemanha para operar no Brasil], né? Revisão geral, implantação de ar-condicionado. É... logo, a obra, a execução da obra, a conclusão da obra da linha Sul, a gente chegou a ir a algumas... Inclusive, em algumas inaugurações, com o próprio presidente e tal. A aquisição dos VLTs [Veículo Leve sobre Trilho], a aquisição dos trens CAF [Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles], a implantação da estação da Copa, a estação Cosme e Damião.

Então, era um cenário que, pra gente, naquele momento, a gente entendia que havia uma atenção especial do governo federal em relação ao metrô. Logo após a Copa, mudou o governo também, o governo Dilma, e a gente começa a perceber uma política de... de... de repasse do sistema, né, para o governo do Estado, uma política de... Parceria Público Privada (PPP).

Do governo Dilma pra frente, o que a gente começou a ouvir, nessa época eu estava no sindicato, então, eu participei de algumas reuniões, a nível de governo, é... era a política de concessão. O

governo, ele vinha estudando, a forma de conceder o sistema da CBTU. Em paralelo, em 2014, havia todo um... um planejamento em curso, em uma intenção, por exemplo, de fazer uma parceria público privada no metrô do BH [Belo Horizonte]. Eu cheguei a ir pra audiências públicas lá, lá em BH, na... na assembleia legislativa, inclusive, pra tratar desse assunto. E, por detalhes, essa concessão na época não aconteceu.

No caso de Recife, há o desejo, mas em Recife, a gente tem uma... uma peculiaridade em relação aos sistemas, que é o nosso modelo de integração. Isso traz um dificultador muito grande pra esse processo. Isso atrapalhou na época e isso continua atrapalhando, entendeu? Então, assim, o governo Dilma, eu estava no sindicato, havia essa política em relação à privatização, a concessão, eles não chamam privatização. Eles chamam concessão, parceria público privada. É... no governo Dilma, teve o... o... o golpe, né, o impeachment. No governo Temer, pronto, no governo Temer, a gente... não ouviu se falar em concessão. Eu não sei se era porque... não era um governo legitimado... não sei se ele é... é... é... não sei se ele queria se... se indispor com isso, mas assim, não se ouviu, pelo menos, a nível de... de... gestão. Eu já estava aqui na gestão nesse momento, a gente não ouviu falar nessa questão. [...] (Entrevistado 1, 16-05-2025).

De forma muito clara e contundente, o entrevistado 1 não deixa margem para um possível engano. O mesmo cita a similaridade no comportamento dos governos nos últimos 20 anos e o desejo desses gestores em se livrar do metrô. O próprio governo demonstra um desinteresse com a coisa pública.

Em seguida, a resposta do entrevistado 3 a pergunta 03, ele infere que:

Com relação a essa pergunta, você vai entender que mesmo não estando aqui a gente foi buscar algumas informações, a gente sabe que no governo passado, que antecedeu o governo de Lula, houve uma redução drástica. Tem um período que houve redução, e foi no governo de FHC [Fernando Henrique Cardoso], inclusive o sistema ia ser vendido né? não foi vendido naquele período porque o Jarbas Vasconcelos não aceitou a proposta do governo federal e só aceitaria se ele fizesse um investimento na Linha Sul.

E aí foi quando no governo... já no governo de Lula, começa e inicia a linha sul e você amplia para mais alguns quilômetros né? de, de, de, de, de via que foi justamente a linha sul que ela vai ser concluída né? em 2006/2007 né?

A Linha Sul que vai permitir chegar até Cajueiro Seco, com várias estações de Cajueiro Seco fazendo integração lá com a linha diesel que vai até o cabo. Então, a gente vai ter esse período.

Com a chegada do governo mais voltado para o campo mais progressista, né? Um governo mais à esquerda, que foi a partir do governo Lula, houve um investimento mais pesado. (Entrevistado 3, 19-06-2025).

Percebe-se que o entrevistado 3 destoa um pouco dos demais entrevistados, porém, acaba reconhecendo que há uma sequência de redução de investimentos no sistema de metrô

do Recife que na sua ótica teve mais ênfase no governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) que antecedeu a administração do primeiro governo Lula 1 e 2 (2003-2006) .

Mas na mesma resposta ele acaba se contradizendo ao afirmar sobre a moeda de troca usada pelo então governador do estado de Pernambuco Jarbas Vasconcelos (1999-2006) que aceitaria o repasse da estatal federal ao estado de Pernambuco mediante algumas ampliações no sistema (essa ampliação somente veio ocorrer no governo lula com o projeto e a implantação da linha sul até cajueiro seco).

Por isso, retomando um pouco a análise da professora Raquel Rolnik, ela não acredita que haja uma resposta imediata dos gestores públicos para os problemas de mobilidade urbana, pois a coisa não funciona de forma articulada e previsível. Ou seja, não se tem um projeto, um pacto. E, isso corrobora com a resposta dos entrevistados. Rolnik é muito enfática ao concluir que:

[...] prioridades são mudadas e projetos são modificados ao sabor das circunstâncias, e raramente das necessidades e demandas mais urgentes. Infelizmente, não há política de transporte público sem planejamento de longo prazo, atravessando conjunturas e eleições. As políticas de transporte público precisam ser pensadas de forma integrada, articulando diferentes modais, e conectada com as demais decisões do plano diretor da cidade, como as relacionadas ao uso e ocupação do solo e à habitação, por exemplo. (Rolnik, 2013, p.1).

A partir dessas conjecturas, não é difícil constatar que sempre houve uma velada intenção dos governos de renunciar o metrô. Os governos vêm atuando a fim de proporcionar vários cenários que vão desde deixar a estatal a míngua com o objetivo de prestar um serviço de baixa qualidade e depois tomar “pancadas” da imprensa.

Com isso, molda a opinião pública contra a estatal para em seguida justificar uma futura privatização. E, por fim, anunciar investimentos milionários/bilionário para recuperar a empresa (agora em decadência), e na sequência repassá-la com uma melhor estrutura e requalificada para depois vendê-la a “troco de banana” (entregar quase de graça), essa é a jogada.

Ainda fazendo parte da pesquisa, na oitava pergunta houve a indagação sobre a questão da privatização, vejamos a resposta dos três entrevistados a seguinte pergunta: “O que você acha da proposta de privatização da CBTU-Recife?”

O entrevistado 1 respondeu que:

Veja só. Eu vou fazer um paralelo com alguns modelos de concessão, não seria privatização, seria a concessão, alguns modelos que a gente tem no Brasil. A gente... a gente tem o primeiro, o primeiro sistema ferroviário de passageiros que

foi concedido, foi privatizado no Brasil, oriundo da CBTU, foi a SuperVia. Que era o sistema era... era lá, era a STU-RJ, né? Era a CBTU STU-RJ [Superintendência de Trens Urbanos do Rio de Janeiro). Esse sistema ele transportava... A STU Rio de Janeiro. O Rio de Janeiro. Esse sistema ele transportava na época, quando era a CBTU, mais de um milhão de passageiros dia. O Rio de Janeiro, mais de um milhão de passageiros dia. Hoje, ele transporta aproximadamente 300 mil passageiros/dia. Então, se você pega 1 milhão de passageiros, isso em 1992. E traz para 2005, com o crescimento populacional, esse sistema era para estar transportando no mínimo 1 milhão e 200 mil que ele já transportava naquela época. E não, trezentos mil. Uma malha ferroviária de mais 200 km. Ele transporta algo que o metrô do Recife transportava em 2015. A gente transportava 400 mil na época, com uma malha de 40 km de linha eletrificada, com muito menos estações, muito menos extensão e frota. Então, assim, o que aconteceu lá? Você tem um modelo lá, onde quem banca o sistema é o usuário. Hoje você tem uma tarifa de mais de R\$ 7,00 reais. Você afastou o usuário do sistema, porque a partir do momento que a tarifa, ela mais de 7 reais. Não existe a tarifa integrada, a integração como tem aqui em Recife, o usuário não vê aquilo como atrativo, então ele sai. Consequentemente a empresa não fatura, consequentemente, ela não investe e o sistema degrada. Se você for buscar na imprensa, o metrô do Recife tem problemas há tempos, a SuperVia tem muito mais. Tanto é que ela está num processo agora de devolução da concessão pro governo do Estado. Está num processo, já inclusive, de transição. Recentemente, a SuperVia, ela contratou a CPTM como consultora para estimar o quanto seria necessário para a recuperação do sistema lá da SuperVia. E a CPTM entregou o relatório que... deixa eu ver aqui. SuperVia que precisaria... Pronto, aqui achei, que precisaria, é um custo de 4,5 bilhões para a recuperação do sistema em 60 meses. Veja o que a gente falou aqui, 3,5 bilhões para o metrô em 48 meses ou 8 anos. Lá são 4,5 bilhões em 60 meses para deixar em condições de operação mínimas. Não é modernizar e deixar o sistema. É deixar o sistema em condições mínimas de operação. Aí eu te pergunto: qual foi o ganho para a população do Rio de Janeiro na concessão, na privatização do sistema de transporte? Nenhum, você está depois de 20 anos, 30 anos, o sistema sucateado, entrando em colapso, que o estado vai ter que assumir, vai ter que fazer um aporte bilionário, enquanto isso, esse povo está sendo atendido como? Entendesse? Então, assim, tem como ser favorável a um modelo como esse? Em contrapartida, tem outros modelos. Alguém pode falar assim, mas o modelo da SuperVia foi um modelo ruim. Foi um modelo ruim. Tanto é que culminou nessa situação atual. Aí vem o modelo da linha 4 amarela do metrô de São Paulo, que é o modelo do metrô da Bahia, que hoje é uma referência. Mas é uma referência a que custo? Recentemente, eu vi uma publicação no site da... da... do metrô... do governo da Bahia, não foi do metrô, foi do governo da Bahia. Deixa eu ver aqui, mandei pra... o

governo da Bahia ele... ele... Só um minuto. O governo da Bahia, veja, está no site do governo da Bahia. Ele aplicou 8.1 bilhões. Veja quem está falando de 3,5 bilhões no metrô de Recife. O governo da Bahia aplicou 8.1 bilhões no sistema metroviário. Sendo 4.4 pra construção, mais 3.7 para a operação. E só no ano passado, ele transportou uma quantidade de passageiros que a gente transportou em 2015. Ele transportou somente 118 milhões no ano de 2024, a gente transportou 114 milhões no ano 2015, é que ele metrô do Recife. E, ele fez um aporte de 686 milhões no ano passado para cobrir a operação. Hoje, a gente tem uma empresa pública, federal, tá sucateada porque não houve investimento ao longo desses últimos anos. Não recebeu nem um 8.1 bilhões de reais. É... e a gente recebe a título de custeio, 100 milhões de reais, 100 milhões né? E os caras lá receberam 634 milhões. (Entrevistado 1, 16-05-2025).

De forma bastante clara e didática, o entrevistado 1 além de ser contra a uma possível privatização, ele revela que as decisões de como vai funcionar o modal de transporte ficaria ao sabor de cada governante (no plano estadual). A resposta acima converge com o pensamento do entrevistado 2, que respondeu assim à pergunta 08:

Veja, a privatização... (hum) a privatização diante das visões dos governos que a gente tá vendo, ela me parece meio inevitável, pode haver uma luta dos trabalhadores contra porque tem a ver também com seus direitos e né emprego etc... Mas me parece ser inevitável, eu acho ruim, eu acho que quem vai perder com isso é a população. Primeiro os exemplos que a gente tem não são felizes (hum). Por exemplo, no Rio de Janeiro já vai para terceira empresa que privatizou e entregou de volta para o governo do estado. É... lá o sistema transportava 1 milhão e 200 pessoas, hoje transporta 400 mil pessoas. Então, assim a população vai perder com isso, já está perdendo na medida em que ajustaram as passagens. Isso já né? já é um reflexo da... da privatização, a outra questão é que é impossível para um sistema privado levar vantagem com o metrô se ele mantiver por exemplo, o sistema limpo como agente mantém, mantém o sistema seguro como a gente mantém, manter um quadro de funcionário muito especializado como a gente tem. Então, assim o setor privado vai investir nisso, a outra coisa é que o setor privado também vai investir na diminuição dos salários e dos direitos dos trabalhadores na empresa. Então, a privatização é... interessa alguns setores, algumas pessoas do setor privado por um determinado, tempo depois eles entregam é... a empresa normalmente, entrega uma empresa em condições de dificuldade como aconteceu no Rio de Janeiro por três vezes. [...] (Entrevistado 2, 19-05-2025).

Assim como o entrevistado 1, em sua resposta, o entrevistado 2 é contra a privatização. Seja porque ela não seria boa para a população e também seria ruim para os trabalhadores do sistema metroferroviário. E o pior: ambos citam o caso de uma privatização mal sucedida no estado brasileiro do Rio de Janeiro.

Em alinhamento com as respostas dadas pelos entrevistados 1 e 2, o entrevistado 3 é fielmente contra um modelo privado para operação do sistema de metrô em Recife, em sua resposta ele afirma que:

Um grande equívoco do governo. Como eu disse, o transporte é um direito social, está garantido na constituinte, para mim é estar é tarifa zero e responsabilização do governo federal, que é quem tem, de fato, os recursos para garantir funcionando bem. Não adianta, a gente pode discutir o seguinte: qual o papel do governo federal? É com o recurso de maior pujança, tem maior recurso da parte dele. Qual o papel do Estado com relação ao metrô do Recife? A gente cobra hoje... o governo do Estado cobra hoje uma tarifa na energia de tração no horário de pico muito alta, reduz a tarifa para zero, e não dá tarifa zero, porque o governo reduz para o empresário? E porque não pode reduzir para o governo federal? Esse seria o papel do governo do Estado na questão do compromisso com o Metrô funcionando bem. E aí, os municípios também têm o seu papel. Nesse caso, não precisa passar para o Estado, nem precisa passar para a iniciativa privada. Fica sobre o controle do Estado, qual o papel da união, do Estado, e dos municípios com relação ao metrô. O metrô é da sociedade. Precisa atender bem. O metrô não é só dos... dos.... dos metroviários. É da sociedade com um todo. (Entrevistado 3, 19-05-2025).

Mesmo não citando nenhum exemplo de outras privatizações mal sucedidas, o entrevistado 3 reforça o argumento de que o sistema de metrô existente em Pernambuco seja mantido sob a tutela estatal e reforça a necessidade de se trabalhar com um cenário de tarifa zero. Essa dinâmica de tarifa zero é praticada pelo governo do estado do Piauí¹³, na capital Teresina.

¹³Além da tarifa zero no sistema de metrô, o governo estadual fará investimentos de mais de 300 milhões com aquisição de novos trens e expansão da malha ferroviária. Acessado em: <https://www.pi.gov.br/metro-de-teresina-tera-tarifa-zero-novos-trens-e-mais-tres-estacoes-de-passageiros/>. Visto em 22-06-2025

Figura 6: ilustração do metrô de Teresina



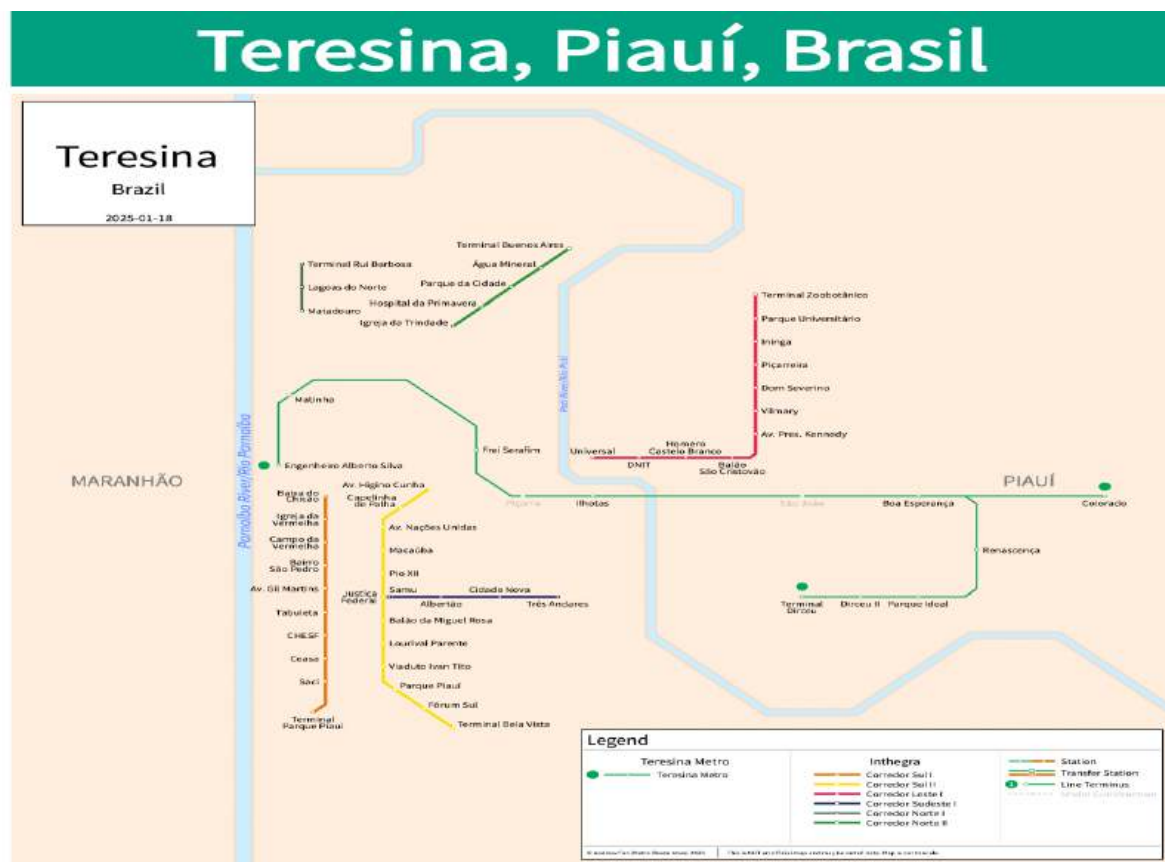
Fonte: (Diário do transporte, 2023, site)

Com 11 estações e 13,5 quilômetros de trilhos, a partir de janeiro deste ano de 2025, o governo do Estado do Piauí implantou essa mudança para tarifa zero no seu sistema de metrô, que foi muito bem recebida pela população.

Essa nova perspectiva poderá representar o início de uma mudança na dinâmica e na maneira como os gestores públicos enxergam a questão da mobilidade urbana nas grandes cidades, metrópoles e nas regiões metropolitanas em todo país.

Diante das análises realizadas, os estudos sugerem claramente que não somente o metrô Recife, mas os sistemas de metrô de todo o país devem ser mantidos públicos, de baixo custo ou no melhor dos cenários com uma tarifa zero, e de boa qualidade para se resolver pelo menos uma parte dos problemas da mobilidade urbana nos grandes centros e nas regiões metropolitanas dos estados.

Figura 7: ilustração do mapa das linhas metrô de Teresina



Fonte: (metrorouteatlas.net , 2023, site)

Embora não pareça tão extenso quanto a outros mapas de linhas apresentados até agora, o sistema de metrô de Teresina atende atualmente mais de 7.000 pessoas/dia e é um vetor de ligação de muitos bairros e cidades da região metropolitana do estado do Piauí. Tudo isso a custo zero para a população, ou seja, o poder público agindo para fomentar a inclusão social, ao mesmo tempo que é possível implantar uma política pública bem sucedida.

3.3 A privatização não é a solução e o Brasil precisa é de mais estatais

Apesar dessa questão despertar muita polêmica, principalmente no campo político não progressista, não se pode negar que a privatização dos serviços públicos tem se tornado uma verdadeira dor de cabeça para os gestores públicos, principalmente para a população que viu aumento de tarifas cobradas pelo serviço prestado e a queda expressiva na qualidade desses serviços.

Até aproximadamente 2002, houve uma verdadeira farra escancarada em nosso país no processo de privatizações do sistema de telefonia. Só para se ter uma ideia, o governo

FHC (Fernando Henrique Cardoso) investiu um montante de 21 bilhões de reais e, na sequência, vendeu por 8 bilhões de reais as estatais telefônicas para empresas do Brasil (Biondi, 1999, p.2) e ainda “ajudou” com a metade desse valor na entrada.

Além de financiar a compra, e, para fechar com chave de ouro, o governo de Fernando Henrique Cardoso ainda tomou medidas para garantir os lucros (Biondi, 1999, p.2) das empresas envolvidas na transação. E, como ele fez isso? antes de privatizar o governo inflou o valor das tarifas.

Para as telefônicas, reajustes de até 500% a partir de novembro de 1995 e, para as fornecedoras de energia elétrica, aumentos de 150% – ou ainda maiores para as famílias de trabalhadores que ganham menos, vítimas de mudanças na política de cobrança de tarifas menores (por quilowatt gasto) nas contas de consumo mais baixo. Tudo isso aconteceu como “preparativo” para as privatizações, antes dos leilões. (Biondi, 1999, p.10)

Cumprir afirmar que a receita neoliberal que foi adotada no mundo capitalista globalizado não foi bem sucedida desde que foi implantada. Primeiramente, os neoliberais inseriram a ideia de que se deve privatizar tudo o que o Estado puder, porém, essa receita vale apenas para os países periféricos ou os países que tiveram uma industrialização tardia.

Curiosamente, um dos países que mais possuem estatais no mundo é um dos países mais entusiastas e incentivadores das privatizações das estatais em outros países. EUA (Estados Unidos da América) possui mais de 7.000 (sete mil) estatais (Octaviani e Nohara, 2019, p. 30). Fala-se que o Brasil tem muitas estatais, fala-se mal das estatais, como assim?

Normalmente, quem é avesso às estatais brasileiras opera quase sempre em dois grupos: o primeiro são dos indivíduos que nunca leram nada sobre as estatais, não sabem como elas funcionam, o propósito dessas instituições existirem e só repetem aquilo que ouvem de forma fragmentada e fora de um contexto macroeconômico e geopolítico.

O segundo grupo são os mais perigosos que são formados pelas mídias em geral, canais de televisão em geral, grupos empresariais alinhados radicalmente ao neoliberalismo e quase todos os partidos políticos no caso do Brasil. Eles conhecem a dinâmica das estatais e sua importância para o Estado e para a economia, sabem que as estatais são de fundamental importância e como um elemento vital de propulsão da economia, da estabilidade política e social. E, em muitas situações, pode ser usada no controle de preços de um determinado segmento (por exemplo a Petrobrás quando “segura” o preço dos combustíveis quando o dólar varia muito para cima).

Esse segundo segmento da política é cooptado pelas grandes corporações nacionais ou transnacionais, como as super-estatais internacionais que operam em vários países e que são muito eficientes em fazerem *lobby* juntos aos parlamentares de diversas nações (países em desenvolvimento que tiveram um capitalismo tardio, diga-se: Brasil e toda a América Latina).

As falácias proferidas por esses grupos são do tipo: as estatais são ultrapassadas; estatais é coisa de país pobre; estatais não dão lucro e por isso é bom que se venda tudo para se equilibrar as contas do país; estatais só servem para cabides de emprego; estatais operam sempre na base da corrupção; as estatais não se submetem a um controle rígido.

Uma abordagem muito clara sobre o mito que se criou em torno das empresas estatais está no livro *Estatais* de Alessandro Octaviani e Irene Patrícia Nohara em que é apresentado um panorama claro do funcionamento das estatais, a sua eficiência econômica e estratégica e a sua finalidade pública pautada na carta magna de 1988. Mostra que atualmente se convencionou e vem tentando ser incutido na mente dos brasileiros a ideia de que as empresas públicas não servem para nada.

Para os autores do livro em questão, o que o Brasil precisa urgentemente é de se libertar das amarras colonialista (Octaviani e Nohara, 2019, p. 231), eles reforçam ainda que as estatais brasileiras:

[...] podem estar nesse futuro “já quase presente” se forem gerenciadas com muito zelo e articuladas em um ecossistema da complexidade econômica e da redistribuição da vida digna. O que alcançamos com as tecnologias da Embrapa, que nos permitiu expandir a fronteira agrícola, ou com a Petrobras, que nos permitiu expandir as fronteiras geológicas dos poços de petróleo, pode se repetir em outros campos. (Octaviani e Nohara, 2019, p. 231)

Então, nesse sentido, o que se tem é um grande complô e também muita desinformação quando o assunto são as empresas do governo (federal, estadual e municipal). Essa campanha difamatória não é à toa, ela tem um propósito que torna o Brasil sempre refém dos interesses estrangeiros, principalmente dos E.U.A.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta monografia teve por objetivo explorar, a partir da literatura disponível sobre o tema e de Trabalhos de Conclusão de Curso que relacionam a sociologia com a mobilidade urbana que embasou a análise do sistema do metrô da região metropolitana do Recife de 2014 a 2024/25.

No capítulo 1, procurou-se mostrar algumas perspectivas teóricas, apontando a importância da mobilidade urbana com as análises de outros trabalhos já realizados, bem como, o recorte temporal para delimitar o alcance da pesquisa e assim evitar abordagens fora do âmbito pretendido.

O segundo capítulo, por sua vez, trouxe referências históricas desde o início da criação da CBTU até os dias atuais. Entretanto, observou-se que no caso do sistema de metrô do Recife há algo bastante peculiar entre outras estatais que foram criadas. Isso se dá pelo fato de que desde quando foi criada, a CBTU já tinha data para ser privatizada.

Vale salientar, todavia, que o metrô do estado de São Paulo nos serviu como referência e importância em termos técnicos e de operação, mas o que marca o sistema de mobilidade em Pernambuco é justamente o Sistema Estruturado Integrado (SEI).

Esse sistema (SEI) é algo diferente de todos os sistemas que operam no Brasil por por manter integração tarifária irrestrita (isso significa dizer que se paga apenas uma passagem até chegar ao local de trabalho no âmbito da região metropolitana) em um mesmo sentido por duas horas. E, é lamentável que o transporte sobre trilho que é usado em larga escala não seja mais otimizado e subutilizado.

Fica evidente a necessidade e a urgência de expansão do sistema de metrô da RMR como artéria principal do transporte de massa. Assim, os ônibus fariam o transporte de forma mais capilarizada, ou seja, ligando as estações aos bairros como é feito atualmente em muitas estações que possuem integração com o SEI.

Nesse sentido, foram aplicados nos trabalhos de análise, e, para além da aplicação, pudemos interpretar, por meio dos dados apresentados os conceitos o objeto da sociologia urbana em que foram analisadas as respostas do questionário.

Por fim, no capítulo terceiro, e, considerando as inúmeras dificuldades encaradas no acesso às informações dessa área, entende-se que após a ligação teórico-contextual a partir dos pensadores e das entrevistas foi uma contribuição do meu trabalho de conclusão de curso.

Diante desse cenário, não podemos dizer que não houve uma política pública para a RMR, mas pode-se afirmar que a política para esse setor não se efetivou por ter sido

insuficiente e fracassada, e também por não acompanhar as constantes demandas que a área da mobilidade urbana necessita. Isso ocorre porque diferentemente de outros setores, a mobilidade urbana possui uma dinâmica bastante diferente que requer previsibilidade nas ações.

A partir disso, e em concordância com a política de mobilidade urbana implantada em Teresina de tarifa zero, o sistema metroferroviário piauiense conseguiu otimizar e potencializar seu uso de forma bastante inclusiva. Como já foi dito anteriormente de forma implícita, enquanto a questão da mobilidade urbana não for transformada em um problema político, ela estará muito distante de uma solução prática.

Portanto, por meio da análise do questionário, e desse modo, com a identificação dos resultados, a pergunta da monografia foi completamente respondida? Sim, as diretrizes, um norte ao planejamento e importância da mobilidade urbana e o intuito de se atingir uma melhor condição na mobilidade urbana da RMR está compreendida no recorte de estudo.

7 REFERÊNCIAS

ANDRADE, Marina de; Lakatos, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. Ed. Atlas. 2003.

BIONDI, Aloysio, 1936-2000. **O Brasil privatizado : um balanço do desmonte do Estado** / Aloysio Biondi. – São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2003. – (Coleção Brasil Urgente)

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <https://www.google.com/search?client=firefox-b-e&q=ARTIGO+21%2C+INCISO+XX+SENADO+FEDERAL>. Acesso em: 11/05/2025.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República,. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 08 mai. 2025

BRASIL, Teresina. **Teresina, Piauí, Brasil**. Disponível em: <https://metrorouteatlas.net/cities/brazil/teresina.html>. Acesso em: 12 jul. 2025

CBTU. 40 anos: **Reduzindo distâncias, construindo futuros/[coordenação Mayara Ferreira]**. Brasília, DF : Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, 2024.

CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. **Mapa metropolitano**. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/Pages/Home.aspx>. Acesso em: 15 jun. 2025.

CRISTIANE, Maria, Luiz, Ivan. **Revisão sistemática da literatura: conceituação, produção e publicação**. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/002987801>. Acesso em 01 mai. 2025

GALVÃO, Maria. RICARTE, Ivan. **Revisão Sistemática da Literatura: Conceituação, Produção e Publicação**. Disponível em: <https://doi.org/10.21728/logcion.2019v6n1.p57-73>. Acesso em: 8 fev. 2025.

GOMIDE, Alexandre Ávila de. **Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas**. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4511>. Acesso em 03 mai. 2025.

IANNI, Octavio. **Sociologia da sociologia**. Ed. Ática. São Paulo. 1989.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **População estimada do país chega a 212,6 milhões de habitantes em 2024**. Editoria: Estatísticas Sociais, Caio Belandi. Arte: Licia Rubinstein. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/4111>

1-populacao-estimada-do-pais-chega-a-212-6-milhoes-de-habitantes-em-2024#:~:text=S%C3%A3o%20Paulo%20lidera%20com%201,(4%2C1%20milh%C3%B5es).&text=Notas%3A%20(1)%20Composi%C3%A7%C3%A3o%20das,em%2031%2F12%2F2019. Acesso em: 07 mai. 2025.

LEFEBVRE, Henri. **A Reprodução das Relações Sociais de Produção**. Porto: Publicações Escorpião, 1973.

LUCENA, Adelmo. **Texto: CBTU promove exposição para celebrar 40 anos de existência**. Diário de Pernambuco, Recife, 11 de novembro de 2024. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2024/11/cbtu-promove-exposicao-para-celebrar-40-anos-de-existencia-confira.html>. Acesso em: 03 dez. 2024.

MOBILIDADE ESTADÃO. **Linha 1-Azul: conheça a história da primeira linha de metrô de SP**. São Paulo, Redação Mobilidade, data: 25/01/2023. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/meios-de-transporte/linha-1-azul-conheca-a-historia-da-primeira-linha-de-metro-de-sp/>. Acesso em: 14 mai. 2025.

OCTAVIANI, Alessandro; NOHARA, Irene Patrícia. **Estatais: estatais no mundo; histórico no Brasil; regime jurídico; licitações; governança; casos; BNDES, Caixa, Petrobras, Embrapa e Sabesp; setores estratégicos para o desenvolvimento; funções do Estado capitalista contemporâneo**. São Paulo: Thomson Reuters BRASIL, 2019.

PDUI (Plano de Desenvolvimento Urbano e Integrado). **A Região Metropolitana do Recife**. Pernambuco. Consul, 2025. Disponível em: <https://www.pdui-rmr.pe.gov.br/RMR>. Acesso em: 05 mai. 2025.

SAMPAIO R.F, Mancini MC. **Estudos de Revisão Sistemática: Um Guia Para Síntese Criteriosa da Evidência Científica**. Rev. Bras. Fisioter. 2006: p. 84. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbfis/a/79nG9Vk3syHhnSgY7VsB6jG/abstract/?lang=pt>. Acesso em 01 mai. 2025

SILVA, Sara Maria Santana da. **Mobilidade e Cidade: diretrizes para requalificação da área da estação Jaboatão, PE** / Sara Maria Santana da Silva. - Recife, 2023.109 : il. Orientador(a): Yara Cristina Labronici Baiardi Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação, Arquitetura e Urbanismo - Bacharelado, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/51336>. Acesso em: 3 mar. 2025.

TRANSPORTE, diário do. **Metrô de Teresina (PI) inicia construção de nova linha que vai ligar a estação Boa Esperança ao bairro Colorado**/ Luana Couto. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2023/08/08/metro-de-teresina-pi-inicia-construcao-de-nova-linha-que-vai-ligar-a-estacao-boja-esperanca-ao-bairro-colorado/amp/>. Acesso em: 22 de jun. 2025

APÊNDICE (A) - ROTEIRO DA ENTREVISTA

01) De acordo com as próprias declarações da CBTU veiculadas na imprensa em 2014 (ano da copa do mundo), o metrô do Recife transportava aproximadamente 420.000 passageiros por dia (<https://jc.uol.com.br/colunas/jc-negocios/2021/04/12114976-metro-do-recife-ja-foi-o-melhor-do-brasil-hoje-virou-sucata.html>). Nos últimos anos, porém, segundo a própria CBTU, essa marca não supera mais do que 220.000 passageiros do dia. Como você explica essa redução?

Você acha que a tendência é a redução do número de passageiros?

O que pode ou poderia ser feito para evitar esse esvaziamento do serviço?

02) Qual foi o investimento de 2014 a 2024?

Durante o período de 2014 a 2024/5, anualmente, quanto de recursos o governo federal investiu na CBTU Recife?

Você sabe dizer quanto do orçamento da CBTU foi contingenciado, ano a ano desde 2014?

Houve redução de investimento ao longo desse período?

03) Como você viu o comportamento do governo para com a CBTU ao longo dos últimos 20 anos?

Como foi com os governos Lula e Dilma?

E com nos governos Temer e Bolsonaro?

Qual é a política do atual governo para a CBTU?

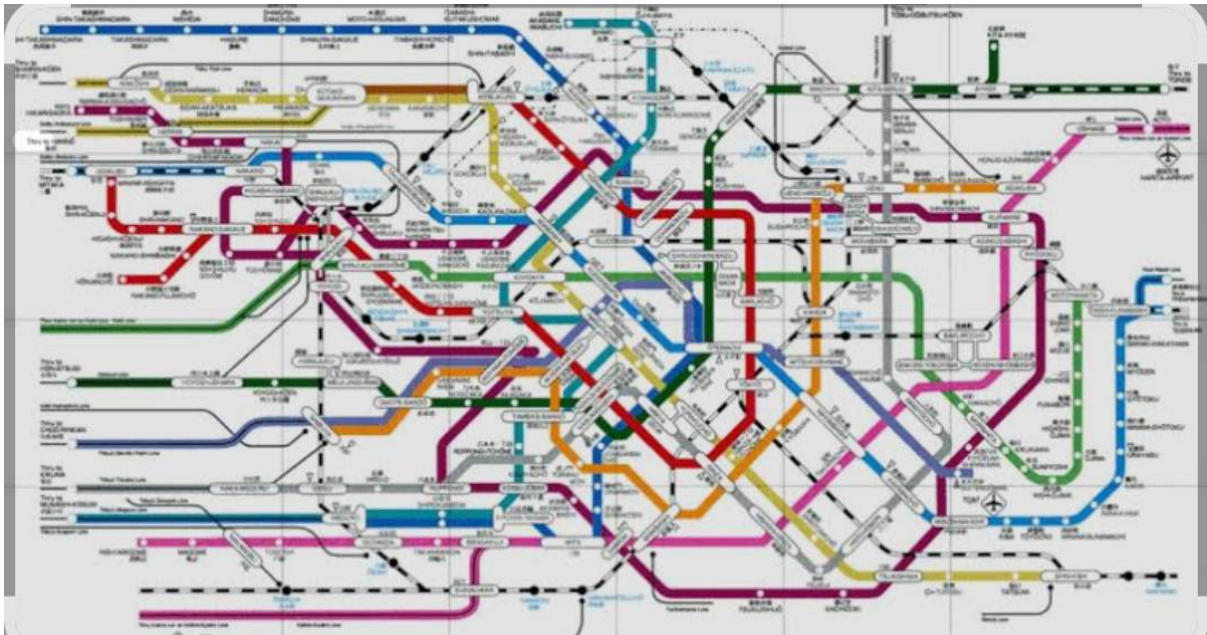
04) Existem projetos de expansão da malha? quais? Pode passar os projetos?

Quanto a CBTU precisa para expandir a malha?

05) Você acredita que há uma relação direta dos cortes no orçamento do metrô de Recife e a queda no número de passageiros transportados?

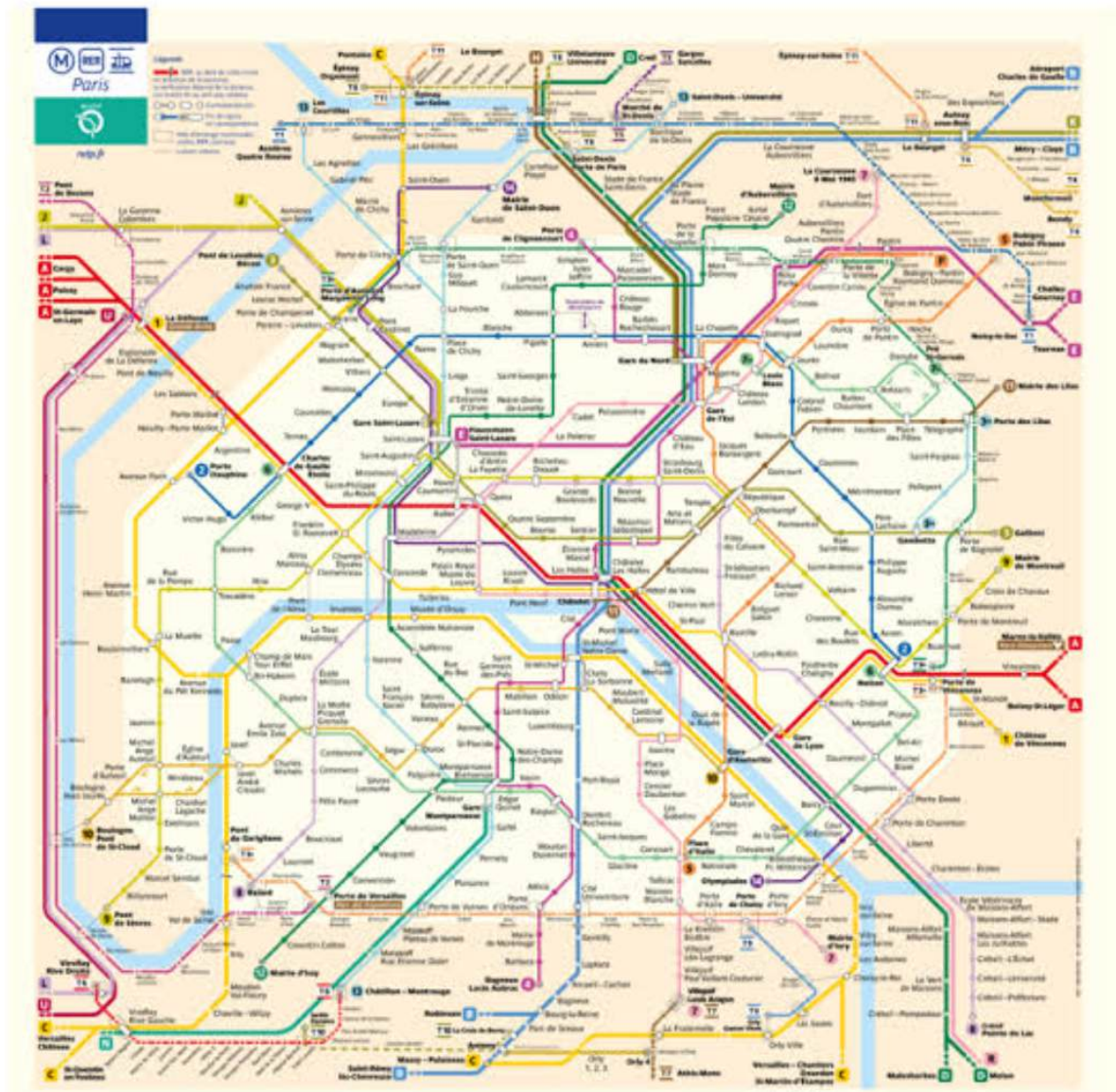
ANEXO A - SISTEMA DE METRÔ EM OUTRAS CIDADES INTERNACIONAIS

Mapa das linhas do metrô de Xangai na China



Fonte: Mobilidade Estação

Mapa das linhas do metrô de Paris



Fonte: Mobilidade Estadão

Mapa das linhas do metrô de Moscou



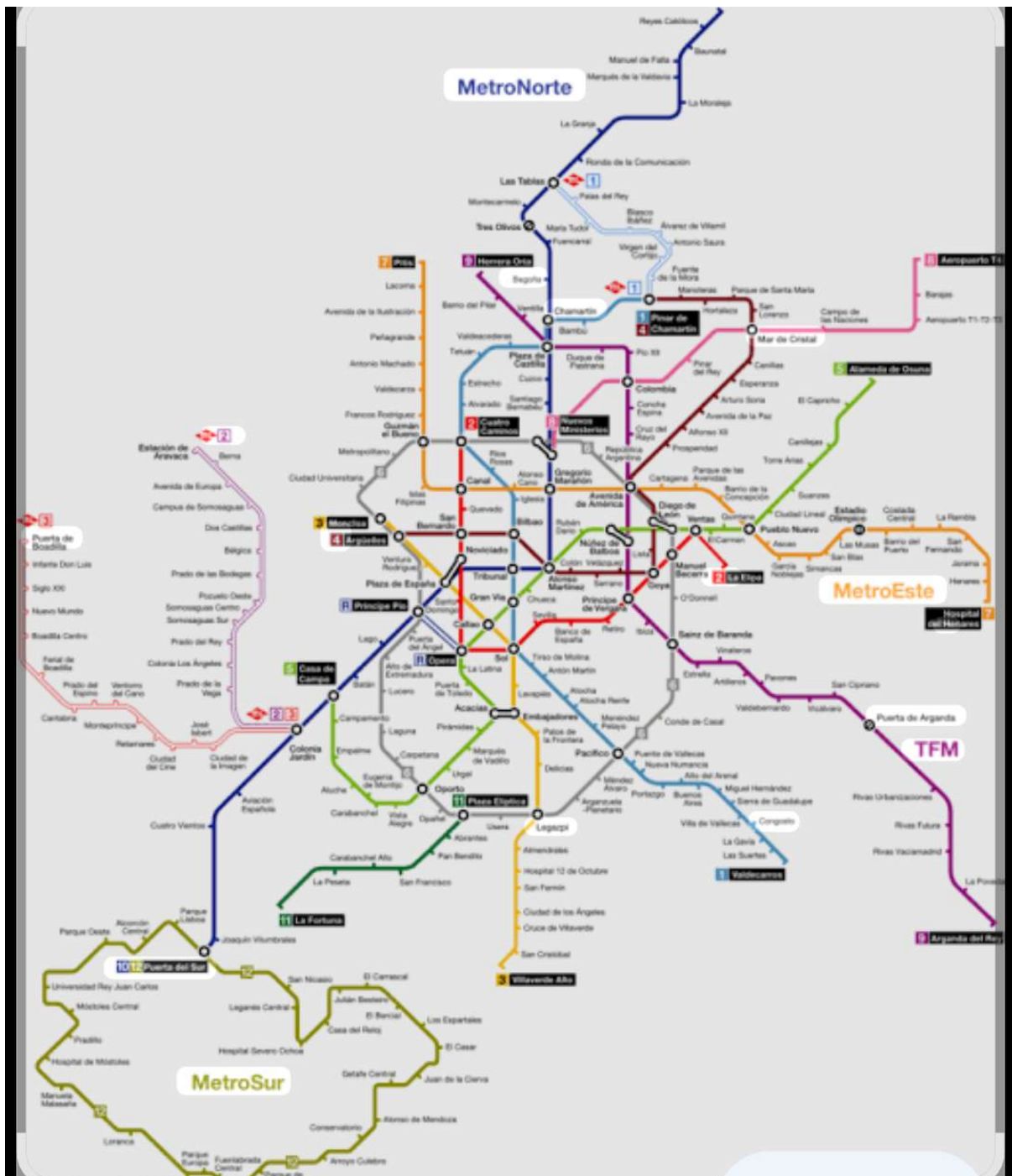
Fonte: Mobilidade Estação

Mapa das linhas do metrô de Londres



Fonte: Mobilidade Estadão

Mapa das linhas do metrô de Madrid



Fonte: Mobilidade Estadão

