

Para Onde nos Leva a Principal Política de Mobilidade Urbana na Região Metropolitana do Recife?

Do Modelo Tradicional às Novas Percepções sobre Desenvolvimento

Alexandre Hochmann Béhar¹
Débora Paschoal Dourado²

<http://dx.doi.org/10.21527/2237-6453.2017.38.44-86>

Resumo

Diversas são as críticas direcionadas ao Modelo Tradicional de Desenvolvimento, marcado pelo viés econômico. Nesse sentido, o Estado apresenta-se como principal agente, a cidade o palco desta crise e a mobilidade urbana uma de suas significativas representações. Assim, este estudo propõe-se a analisar as perspectivas de desenvolvimento subjacentes a uma política pública de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Recife. Foi realizada uma pesquisa qualitativa básica, consolidada por meio da análise de conteúdo, cujos resultados apresentados indicam que, apesar do discurso dos governantes, tais políticas públicas ainda encontram-se direcionadas às antigas práticas desenvolvimentistas.

Palavras-chave: Desenvolvimento. Mobilidade urbana. Políticas públicas.

WHERE LEADS THE MAIN URBAN MOBILITY POLICY IN THE METROPOLITAN AREA OF RECIFE? THE TRADITIONAL MODEL TO NEW PERCEPTIONS ABOUT DEVELOPMENT

Abstract

Several criticisms are directed at the Traditional Model of Development, marked by economic bias. In this regard, the State presents itself as the main agent, the city the stage of this crisis, and urban mobility one of its significant representations. This study aims to analyze the development prospects underlying public policy for urban mobility in the metropolitan area of Recife. A basic qualitative research, consolidated using content analysis was performed, the results presented indicate that despite the discourse of rulers such policies also are directed to the old developmental practices.

Keywords: Development. Urban Mobility. Public Policies.

¹ Mestre e doutorado em Administração pela Universidade Federal de Pernambuco (Ufpe). Professor substituto do Departamento de Ciências Administrativas da Universidade de Federal de Pernambuco (Ufpe). alexhb2@hotmail.com

² Doutora e mestre em Administração pela Universidade Federal de Pernambuco (Ufpe). Professora da Universidade Federal de Pernambuco (Ufpe). dcpdourado@gmail.com

Os primeiros anos do século 21 trouxeram também grande volume de pessoas às ruas, em mobilizações sociais. Chama a atenção, entretanto, as características e demandas apresentadas pelos manifestantes. De forma geral, tais questões estariam relacionadas aos problemas urbanos e práticas governamentais associadas, até então pouco questionadas pela população (ROLNICK, 2013; ZIZEK, 2013; MARICATO, 2013).

Relacionado a estas questões observa-se, a partir do trabalho de Junqueira (2000) e Maricato (2003), que a realidade das metrópoles brasileiras encontra-se, já há algumas décadas, distante de possibilitar boas condições de sobrevivência e convivência entre os seres humanos que as habitam, assim como o seu entorno. Não que no passado elas já não apresentassem problemas e questões sociais a serem resolvidas, mas, como referido anteriormente, a intensificação e acirramento do capitalismo deterioraram, em outros aspectos, a qualidade de vida das populações das cidades brasileiras (JUNQUEIRA, 2000). Desta forma, não é de espantar que a percepção da sociedade brasileira em relação à vida nas suas cidades (especialmente as cidades maiores e as metrópoles) está associada à violência, poluição de diversas formas, enchentes, bolsões de pobreza e trânsito congestionado (MARICATO, 2003). Diante deste cenário complexo e problemático a mobilidade urbana destaca-se como um dos maiores desafios para as sociedades urbanas no século 21.

Apesar de não parecer um erro generalizar o fato de que as grandes metrópoles globais têm de lidar com esta questão, particularmente no caso brasileiro, tal problemática parece agravada pelo modelo de desenvolvimento praticado pelo Estado. Este modelo, associado ao crescimento urbano desordenado, orientado prioritariamente pelo viés econômico, notadamente por meio da industrialização, e do ideal de progresso da sociedade moderna (HEIDEMANN, 2010; ROLNICK, 2013; ZIZEK, 2013; SAKAMOTO, 2013).

Sobre o ideal Moderno, destaca-se que proporcionaria às sociedades consideradas atrasadas e primitivas ascensão a um estágio superior da humanidade. Sob este aspecto, entende-se que entre os países da América Latina a temática do desenvolvimento permaneceu polarizada durante boa parte do século 19 pelo debate entre civilização e barbárie, separadas pelo processo de industrialização (DOS SANTOS, 2000).

Observa-se, entretanto, que a promessa de bem-estar social decorrente do progresso técnico e científico, direcionado pelo viés econômico do desenvolvimento, não se concretizou. Na verdade, a exclusão social aprofundou-se e se alastrou ainda mais. Desta forma, compreende-se que não limita ao crescimento econômico a noção de desenvolvimento de uma sociedade. Ao contrário, outras questões como o meio ambiente, a paz, a justiça e a democracia precisariam da mesma relevância (SACHS, 1995). Estas reflexões proporcionam novos olhares a respeito do papel do Estado Nacional e das grandes corporações, não mais percebidos como únicos agentes capacitados para proporcionar desenvolvimento e bem-estar da sociedade, abrindo espaço para um debate a respeito de desenvolvimento local.

É neste cenário que o governo do Estado de Pernambuco se insere como ator ativo na formulação e implementação de políticas públicas de mobilidade urbana. As principais ações voltadas para este fim parecem estar concentradas na Região Metropolitana do Recife (RMR), por meio do Programa Estadual de Mobilidade Urbana, o Promob (SECRETARIA DAS CIDADES, 2011), objeto deste estudo.

Tal programa é apresentado como um marco histórico para as políticas públicas de mobilidade urbana no Estado. Por meio de 10 projetos, com investimentos em torno de R\$ 2,2 bilhões, os governantes defendem que sua execução proporcionará desenvolvimento, mediante a resolução de

problemas críticos de mobilidade na RMR. Também é propagado que tal solução será atingida tanto pela inovação quanto pela priorização do transporte coletivo (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 2014, 2012).

Sobre a RMR, destaca-se que se encontra entre as seis regiões metropolitanas brasileiras com mais de 3 milhões de habitantes. Atualmente apresenta-se constituída por 14 municípios, possui 42% da população e mais da metade do Produto Interno Bruto (PIB) estadual (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2006). Tudo isso ocupando apenas 3% do território de Pernambuco. Apesar de toda sua relevância (ou talvez até por causa desta) a dificuldade de locomoção em algumas regiões e horários chega a ser tão grande que empresas têm perdido profissionais por conta do tempo despendido em engarrafamentos (NASCIMENTO, 2013a).

Assim, diante das observações e críticas apresentadas anteriormente, mostra-se relevante aprofundar a compreensão sobre as políticas públicas governamentais expostas como ações para o desenvolvimento. Sobre tal aspecto, este estudo tem como objetivo responder à seguinte questão de pesquisa: De que forma o Promob, como uma política pública de mobilidade urbana, relaciona-se com as perspectivas do conceito de desenvolvimento?

Nas sessões seguintes serão contextualizados e descritos alguns conceitos-chave para melhor compreensão sobre a temática estudada.

Abordando o Conceito de Desenvolvimento

Inicialmente, o desenvolvimento era compreendido a partir da noção de progresso. Este se apresentava como a proposta moderna para transformação da humanidade, e se colocava em oposição ao que se entendia por decadência do período denominado Idade Média (ABBAGNANO, 2007). Assim, observa-se que “o mito do progresso nasceu apenas no século 17, como um dos elementos que deslançaram a Modernidade” (HEIDMANN, 2010, p. 23).

A respeito do conceito de Modernidade, Dos Santos (2000, p.15) observa que este relacionava-se à noção de um novo e superior estágio civilizatório, algumas vezes apresentado como “resultado histórico da ação de forças econômicas” (p. 15), ou ainda de acordo com o autor, “como resultado de um modelo de conduta racional do indivíduo racional e utilitário” (p. 15), bem “como produto da superioridade racial ou cultural da Europa” (p. 15).

Assim, o entendimento sobre o desenvolvimento articula-se aos conceitos de eficiência e riqueza, que terão por base a prática do comportamento racional ou comportamento eficiente, e que foram determinantes no alcance de maior progresso técnico (FURTADO, 1980). Outro aspecto a ser ressaltado é o fato de que a industrialização apresentava-se como chave para atingir o desenvolvimento, apresentando papel de aglutinação e articulação “do desenvolvimento, progresso, modernidade, civilização e democracia” (DOS SANTOS, 2000, p.74). O desenvolvimento era percebido como um modelo ideal de ações econômicas, sociais e políticas interligadas, que ocorreriam em determinados países sempre que se dessem as condições ideais a sua “decolagem econômica (*take off*)” (HERMET, 2002, p.16, grifo do autor). Assim, destaca-se que, neste trabalho, a este conjunto de percepções e características sobre o desenvolvimento se denominará *Modelo Tradicional de Desenvolvimento*.

No que se refere à participação do Estado, Heidemann (2010, p. 24) observa que este somente passou a ter papel de equilíbrio junto ao mercado, na efetiva promoção de ações para o desenvolvimento das sociedades, após a crise financeira de 1929. Esta mudança se dá principalmente por meio da ação reguladora e da participação direta na economia, mediante as políticas públicas (HEIDMANN, 2010).

Especificamente quanto ao Estado brasileiro, destaca-se que foi por meio da reorientação do foco econômico para a produção industrial que se apoiaram as diferentes correntes desenvolvimentistas, ainda na década de 50. Tal mobilização estatal ocasiona o surgimento de um modelo diferenciado de desenvolvimento no Brasil, denominado “desenvolvimentismo”. Este

apresenta-se caracterizado pela “a) da industrialização; b) do intervencionismo pró-crescimento; e c) do nacionalismo, embora este deva ser entendido num sentido muito amplo, que vai desde a simples retórica ufanista conservadora até propostas radicais de rompimento unilateral com o capital estrangeiro” (FONSECA, 2004, p. 226). Desta forma, o desenvolvimento ainda se colocaria em nível utópico, acima do estágio momentâneo, atrasado e desigual, possibilitando patamar superior de felicidade e convívio social. Esse mesmo desenvolvimento, entretanto, somente poderia se dar com a atuação direta do Estado, ator que “materializa por excelência a racionalidade burocrática e política” (FONSECA, 2004, p. 228).

Neste sentido, apesar da perda de relevância e referência com as crises econômicas e políticas brasileiras da década de 80, o debate sobre desenvolvimento foi retomado no início do século 21, “considerando-se alguns aspectos fundamentais que deveriam fazer parte de um novo projeto nacional desenvolvimentista” (MATTEI; AMORIM; LIEDKE, 2012, p. 33). O modelo adotado foi denominado por Bresser-Pereira (2004) de “novo desenvolvimentismo”, e sobre este Mattei, Amorim e Liedke (2012, p. 35) observam que “o Estado continua tendo papel de destaque, porém com funções distintas daquelas exercidas no período anterior”. É válido observar, porém, que, assim como no passado, o fato de se obter crescimento econômico não é garantia de se alcançar também melhores condições sociais e ambientais, mesmo que, especialmente em relação à questão social, seja possível mensurar algum ganho (MATTEI; AMORIM; LIEDKE, 2012).

No sentido das críticas direcionadas às ações para o desenvolvimento, Goulart e Vieira (2003, p. 104) observam que

o panorama sob o qual se emerge o debate sobre modelos de desenvolvimento é marcado pelo questionamento à idéia, posta pelos economistas clássicos e neoclássicos, baseada na utilização e na taxa de crescimento dos fatores de produção (capital, trabalho, recursos naturais e tecnologia).

Na opinião destes autores tal debate faz-se necessário em decorrência do “aprofundamento das disparidades entre os países centrais e periféricos” (GOULART; VIEIRA, 2003, p. 104). Desta forma, destaca-se que, “acima de tudo, o progresso científico e técnico não cumpriu as promessas de um bem-estar generalizado para o conjunto da humanidade” (SACHS, 1995, p. 31). Também Hermet (2002, p. 23) destaca que “a modernização procede de uma imitação de modelos importados que não envolvem necessária e mecanicamente a transformação de papéis sociais e chega a ser superficial, ligada a valores antigos que persistem sob um verniz artificial”.

Desta forma, a respeito das alternativas ao modelo de desenvolvimento direcionado primordialmente para sua vertente econômica, Hermet (2002, p. 16) observa que “desenvolvimento e mudança são sinônimos, e ambos se expõem ao fracasso ou a quebrantar o dinamismo do meio em questão se não se integram em seu universo mental e social”. Corroborando com tal ponto de vista, Dos Santos (2000, p. 112) dois anos antes já observava que “o mundo do século 21 rediscutirá a questão do desenvolvimento dentro de princípios muito mais amplos e complexos”. É sobre tal necessidade que Goulart et al. (2010, p. 391) observam que a ideia de desenvolvimento

diz respeito a um conceito complexo. É abordado de forma multidimensional, ou seja, recusando-se o viés estritamente econômico, sendo visto também na sua dimensão social, política, humana, cultural e ambiental. Pode-se ainda atribuir ao conceito de desenvolvimento adjetivos referentes à escala espacial em que ocorre, tais como local, regional, nacional e global, entre outros.

Assim, as críticas e compreensões que questionam as práticas associados ao que seria o Modelo Tradicional de Desenvolvimento, neste texto serão agrupadas sob a denominação de *Novas percepções sobre o desenvolvimento*.

Tal dimensão possivelmente encontra-se subjacente aos projetos de mobilidade urbana realizados pelo Estado. Desta maneira, de forma complementar ao debate apresentado, ressalta-se a necessidade de compreender as dimensões norteadoras do desenvolvimento apoiado na atuação do Estado brasileiro, questões que serão abordadas na próxima seção.

Desenvolvimento e as Políticas Públicas Brasileiras

Antes de abordar o tópico em questão, torna-se necessário analisar o conceito de políticas públicas. Como já observado, o que se entende atualmente por políticas públicas, apresenta-se como resposta às crises capitalistas do início do século 20. Estas se configuram a partir do aumento da participação do Estado sobre as questões econômicas e a necessidade de promover ações diretas para estes fins (HEIDEMANN, 2010, p. 25).

Observa-se, no entanto, que “não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública” (SOUZA, 2006, p. 12). Ainda assim, mesmo as definições “minimalistas guiam o nosso olhar para o *locus* onde os embates em torno de interesses, preferências e ideias se desenvolvem, isto é, os governos” (p. 13). Também sobre tal conceito, Saraiva (2006) entende que se trata de

um sistema de decisões públicas que visa a ações ou omissões, preventivas ou corretivas, destinadas a manter ou modificar a realidade de um ou vários setores da vida social, por meio da definição de objetivos e estratégias de atuação e da alocação de recursos necessários para atingir os objetivos estabelecidos (p. 29).

Complementarmente, destaca-se que no processo de formulação das políticas públicas, “a representação de interesses não pode ser vista como restrita ao acesso de diferentes grupos ao aparelho estatal” (LOBATO, 2006, p. 302). A busca de determinados grupos da sociedade por interagir com o processo político que determina uma política pública específica, “parece

válido principalmente para aquelas sociedades onde o Estado é amplamente dominado por interesses privados” (p. 302). A existência majoritária de interesses privados, entretanto, “facilitará o atendimento às demandas de grupos políticos ou economicamente mais fortes, em vez de interesses públicos” (p. 306). Esta seria uma característica das políticas públicas em países de capitalismo tardio.

Assim, no que respeita às relações com o Estado brasileiro, historicamente destacam-se “relações calcadas no *favor*, no *privilégio* e na *arbitrariedade* (...). Mais do que uma convivência entre o atrasado e o moderno, a evolução dos acontecimentos se dá com o ‘desenvolvimento moderno do atraso’” (MARICATO, 1996, p. 14, grifo da autora). Tal dinâmica ocasiona negação à cidadania e real universalidade dos direitos, mesmo que estes estejam previstos legalmente. Desta questão também decorre a percepção de mistura entre aspectos da esfera pública e da esfera privada, “na confusão entre governo e Estado, na dificuldade de abstração do Estado (pelas camadas pobres) submetido a relações pessoais” (p. 14, grifo da autora).

Com base na análise das políticas públicas de mobilidade, Silva e Morais (2004, p. 1.291) observam que “as políticas de transporte urbano, certamente, constituem um instrumento para apoiar o gerenciamento do crescimento urbano e uma melhor distribuição de riqueza”. Ainda sobre a constituição de tais políticas, Nunes (2011, p. 11) ressalta que a evolução da infraestrutura de transportes em nosso país “está relacionada às estratégias dos grupos sociais e políticos hegemônicos [...], que a implantam e dela se utilizam”. Também Aragão et al. (2001) chamam a atenção para o fato de que não se pode compreender a evolução da história dos transportes brasileiros sem uma abordagem multidimensional. Assim, “não podem ser olvidadas as relações entre o transporte e o desenvolvimento geral da sociedade, nos planos político-econômico, social, tecnológico, cultural e geográfico” (ARAGÃO et al., 2001, p. 95).

Diante destas observações, destaca-se que o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Brasil “não se entende apenas a partir dos acontecimentos no País, ele se insere, muito mais, em todo um processo internacional de mudanças econômicas, técnicas e políticas” (2001, p. 95). Sob tal aspecto, “uma marcante característica que se observa na construção da infraestrutura logística brasileira é que ela tem se ajustado, historicamente, às exigências de reprodução do capital no âmbito internacional” (NUNES, 2011, p. 11), priorizando, notadamente, o transporte individual por meio do automóvel (MARICATO, 2013).

A atuação do Estado brasileiro, portanto, coloca-se em posição fundamental (com maior ou menor autonomia) para definição do modelo de desenvolvimento praticado no país. Esta se constituiria tanto pelo incentivo à industrialização quanto em relação à forma de ocupação do solo e da estrutura de transportes estabelecida, entre outras. Tal relação se dá também na formulação de legislação específica e fiscalização, mas principalmente por meio de subsídios, investimentos diretos e concessões públicas (NUNES, 2011; ARAGÃO et al., 2001; MARICATO, 2008).

Nesse contexto, observa-se também no Promob absoluta dependência de diversas instâncias estatais em seu direcionamento e execução. Tal programa, apesar de ter sido desenvolvido e ser executado pelo governo do Estado de Pernambuco, desfruta de contribuição direta do governo federal, por intermédio do Ministério das Cidades. Esta contribuição se dá tanto pelo direcionamento do planejamento e criação de projetos de mobilidade urbana, por meio de Manuais e Cadernos de Referência, quanto do financiamento dos projetos, principalmente mediante recursos disponibilizados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Copa e PAC MOB (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 2012).

Diante, no entanto, de um cenário no qual os representantes do Estado apresentariam decisões direcionadas aos interesses das elites locais e estrangeiras, distanciando-se das necessidades da maior parte da população, destaca-se o impacto social e o aspecto de segregação humana associados à

questão da mobilidade urbana, também na RMR. Alinhado a esta observação, Miranda (2004, p. 123) aponta para o fato de que nesta região “a estrutura sócio-espacial evidencia um padrão de segregação enraizado na permanência de uma estrutura agrícola, concentradora de terra e poder”.

Após a apresentação dos conceitos norteadores desta pesquisa, na sequência serão detalhados os procedimentos metodológicos adotados para sua realização. Posteriormente serão apresentados e detalhados os resultados.

Procedimentos Metodológicos

A realização deste estudo apoia-se na perspectiva qualitativa. A pesquisa qualitativa, contudo, é, em si mesma, um campo de investigação (DENZIN; LINCOLN, 2006), e desta forma o referido estudo foi realizado a partir do conceito de pesquisa qualitativa básica. Na falta de uma denominação mais específica, esta representa uma perspectiva mais genérica em relação às estratégias de investigação da pesquisa qualitativa, mas ainda assim apresentando-se alinhada aos entendimentos a respeito do paradigma qualitativo (MERRIAM, 2008).

Devido à atual situação da maior parte dos projetos inseridos no Promob, ainda em processo de construção, pareceu mais adequada a utilização do levantamento documental como principal procedimento de coleta de dados. Assim sendo, foram coletados aproximadamente 50 documentos, prioritariamente artigos jornalísticos e publicações oficiais do governo do Estado de Pernambuco, bem como outras informações não oficiais, disponibilizadas em portais de organizações da sociedade civil e organizações de classe e materiais audiovisuais. Posteriormente foi realizada a triangulação entre as diferentes fontes de informação sobre o mesmo tema, fosse este um projeto específico do Promob ou mesmo aspectos gerais do referido Programa. A convergência entre as fontes de informação, mesmo que com posicionamentos diferentes, atuará como sinalizador da validação do estudo (CRESWELL, 2010).

Para realização da análise dos dados, optou-se por utilizar a análise de conteúdo, pois como observa Bardin (2009, p.33, grifo da autora), “a análise de conteúdo é um *conjunto de técnicas de análise de comunicações*”. Complementarmente Franco (2005, p. 13) observa que “necessariamente, ela expressa um significado e um sentido”.

Assim, sobre o processo de construção das categorias, optou-se pela construção progressiva, que se dá na medida em que a análise dos resultados ocorre (BARDIN, 2009), neste caso, a partir de trechos dos documentos analisados. O processo de análise inicia-se pelo que Bardin (2009, p. 122) chama de “leitura flutuante” sobre os materiais coletados, por meio de uma “exploração do material” (p. 127). A partir desta é possível realizar o processo de codificação, etapa inicial à categorização, e apresentada na Tabela 1, a seguir.

Tabela 1 – Formatação dos códigos a partir de trechos dos documentos estudados

Códigos	Trechos de documentos
Nem tudo é tão bom quanto apresentado	“com certeza haverá alguns transtornos”
	“moradores forçados a deixar as casas onde moravam há décadas” “120 imóveis que estão localizados no traçado da via terão que ser desapropriados, ação necessária para que sejam dados os primeiros passos na construção do Ramal Cidade da Copa”
Prioridade para a Copa do Mundo	“alguns trechos só devem ficar prontos em maio, às vésperas do início das competições da Copa do Mundo na Arena Pernambuco”
	“para garantir a mobilidade urbana durante (e após) a Copa das Confederações e a Copa do Mundo”
Estado como principal vetor financeiro dos projetos	“o desafio dos poderes públicos é reverter o quadro atual”
	“envolve recursos na ordem de R\$ 2,5 bilhões, do Tesouro Estadual e do governo federal”
	“o Governo de Pernambuco decidiu investir na mobilidade urbana” “sairá do papel graças à verba do governo federal”

Radiografia da situação atual	<p>“Hoje 30% dos moradores do Grande Recife não usam transporte público porque não podem pagar passagens”</p> <p>“O cidadão se desloca, hoje, com dificuldades”</p> <p>“por dia circulam quase 800 mil veículos pelas ruas e avenidas”</p>
Promessas possíveis de serem executadas?	<p>“vai garantir ainda fluidez, conforto e segurança”</p> <p>“precisamos oferecer à população um transporte público de qualidade, eficiente e confortável”</p> <p>“uma grande revolução nos transportes”</p> <p>“garantir, ao trânsito da Região Metropolitana do Recife, agilidade, rapidez, facilidade e segurança”</p>
Modais novos/alternativos	<p>“todos os projetos, tanto o de implementação do VLT, como o BRS e o transporte fluvial, visam complementar os serviços de transporte público já existentes na RMR”</p> <p>“primeiro sistema intermunicipal de compartilhamento de bicicletas”</p>
Valorização imobiliária	<p>“exploração destas grandes estruturas”</p> <p>“execução de projetos complementares”</p> <p>“novos elevados serão construídos”</p>
Investimento em construções	<p>“requalificação viária, construção de elevados, viadutos, túneis”</p> <p>“é um projeto com obras de infraestrutura”</p> <p>“o sistema contará com quatro pontes e um viaduto”</p>
Ações de priorização do transporte coletivo	<p>“estamos apostando no transporte público de passageiros”</p> <p>“serão 52 quilômetros de corredores exclusivos de TRO”</p>
Questão ambiental foi considerada?	<p>“após a retirada dos sedimentos, o material será depositado às margens do Rio Capibaribe, no bairro da Iputinga”</p> <p>“às margens do Rio Capibaribe – Área de Preservação Ambiental/APP”</p>
Impacto financeiro do transporte	<p>“faremos um esforço para não aumentar as tarifas”</p> <p>“o preço da passagem ainda não está definido”</p>
Integração entre modais	<p>“prevendo ainda estações de embarque e desembarque de passageiros para o transbordo e a integração com o sistema de transporte urbano”</p> <p>“os bicicletários serão construídos nas sete estações de embarque do Corredor de Transporte Fluvial (...) e ainda nos 25 Terminais de Integração”</p>

Ganhos financeiros para a população	<p>“vão gerar emprego e renda para milhares de pernambucanos”</p> <p>“obras que irão gerar emprego e renda”</p>
Benefícios para o capital privado	<p>“incentivos fiscais para as fábricas montadoras de bicicletas”</p> <p>“o custo do serviço será de R\$ 10 mensais”</p>
Manutenção da “Carroçacia”	<p>“terá um corredor de ônibus; duas pistas para carros, cada um com três faixas”</p> <p>“beneficiará diretamente 70 mil motoristas e 60 mil usuários de ônibus”</p> <p>“uma grande revolução nos transportes”</p>
Promessas de progresso e modernidade	<p>“uma nova cara para a Zona Oeste do Recife. Organizada, verde, com calçadas recuperadas, ciclovias e transporte público eficiente”</p> <p>“quando o trânsito do futuro chegar para o Grande Recife”</p>
Incentivo ao transporte não motorizado	<p>“A RMR vai ganhar 100km de ciclovias estaduais”</p> <p>“incentivo ao transporte não motorizado”</p> <p>“ampliação da mobilidade para a população de baixa renda, a preservação do meio ambiente e a não degradação das cidades”</p> <p>“nós temos uma gerência de ciclovias dentro da Secretaria das Cidades”</p>
Repensar a cultura de utilização da bicicleta como meio de transporte	<p>“convívio pacífico entre os modais (ônibus, carro, metrô e bicicleta)”</p> <p>“valorizar a bicicleta como meio de transporte nos grandes centros”</p> <p>“a princípio, as ciclovias não terão ligação entre si”</p> <p>“as ciclovias estão sendo pensadas mais como forma de lazer”</p>
Foco nos transportes motorizados	<p>“o transporte público e o fluxo de veículos entram numa nova era”</p> <p>“são intervenções que vão proporcionar aumento da velocidade comercial do sistema”</p> <p>“a navegabilidade contará com 13 barcos”</p>

Fonte: Béhar, 2014.

No processo de construção de categorias, ressalta-se que os códigos foram confrontados a partir da orientação de Bardin (2009, p. 145). Sobre este procedimento ressaltam-se os seguintes passos: exclusão mútua – as categorias referem-se aos conteúdos específicos e que não se sobrepõem à definição de outra categoria; homogeneidade – apenas um princípio de classificação deve orientar o conceito por trás da categoria; pertinência – o conceito associado a cada categoria conecta-se ao material analisado, ou como o autor observa “o sistema de categorias deve refletir as intenções da investigação” (BARDIN, 2009, p. 145); objetividade e fidelidade – a codificação obedece às mesmas premissas para as diferentes partes de um mesmo material a serem analisadas; e, produtividade – obtenção e geração de resultados relevantes para a pesquisa. Desta forma, a partir da codificação inicial, tornou-se possível o desenvolvimento das categorias apresentadas na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2 – Relação entre códigos e categorias

Categoria	Códigos
Necessidade de obra de grande porte	– Ganhos financeiros para a população
	– Promessas possíveis de serem executadas?
	– Investimento em construções
	– Radiografia da situação atual
– Promessas de progresso e modernidade	Priorização do transporte coletivo
– Ações de priorização do transporte coletivo	
– Promessas possíveis de serem executadas?	
– Radiografia da situação atual	Priorização do transporte individual
– Manutenção da “Carrocracia”	
– Promessas possíveis de serem executadas?	
– Radiografia da situação atual	

Gerido pelo capital privado

– Impacto financeiro do transporte

Foco na Copa do Mundo

- Prioridade para a Copa do Mundo
- Promessas de progresso e modernidade
- Ganhos financeiros para a população

Mobilidade alternativa

- Modais novos/alternativos
- Benefícios para o capital privado
- Promessas possíveis de serem executadas?

Integração entre modais

- Radiografia da situação atual
- Integração entre modais
- Radiografia da situação atual

Remoção da população local

- Nem tudo é tão bom quanto apresentado
- Promessas possíveis de serem executadas?
- Radiografia da situação atual

Impacto ambiental negativo

- Questão ambiental foi considerada?
- Foco nos transportes motorizados
- Nem tudo é tão bom quanto apresentado

Especulação imobiliária

– Valorização imobiliária

Opção não poluente

- Repensar a cultura de utilização da bicicleta como meio de transporte
- Incentivo ao transporte não motorizado

Fonte: Autores.

As características próprias de cada uma das categorias serão detalhadas e relacionadas aos projetos do Promob, na próxima sessão.

Apresentação dos Resultados

Anunciado em 10 de agosto de 2011 pelo governador Eduardo Campos, o Programa Estadual de Mobilidade Urbana possui como principal objetivo facilitar o trânsito de pessoas na RMR, de forma ambientalmente sustentável, e se utilizando dos meios de tecnologia da informação disponíveis (CÂMARA MUNICIPAL DO RECIFE, 2011).

Deve ser ressaltado, entretanto, que tal programa não se apresenta de forma estática e inflexível, recebendo ajustes na medida em que novas necessidades se apresentam. Desta forma os principais projetos associados ao Programa em sua segunda (e atual) versão são apresentados na Tabela 3 a seguir.

Tabela 3 – Relação de projetos por versão do Promob

Projeto	Promob ajustado (2012)
Implantação do Corredor de TRO (Transporte Rápido por Ônibus) da BR-101	R\$ 774 milhões
Passarela do Aeroporto	R\$ 23 milhões
Programa Rios da Gente – Navegabilidade	R\$ 289 milhões
Corredor Exclusivo de TRO Norte/Sul	R\$ 181 milhões
Corredor Exclusivo de TRO Leste/Oeste	R\$ 145 milhões
Ramal Cidade da Copa	R\$ 131 milhões
Terminal de Integração Cosme e Damião	Não declarado
II Perimetral e Via Metropolitana Norte	R\$ 266 milhões
Via Metropolitana Sul e contorno Lagoa Olho D'Água	R\$ 2,6 milhões
Total	R\$ 2,2 bilhões

Fonte: Adaptado de governo do Estado de Pernambuco, 2012.

Somente em agosto de 2012 o governo do Estado anunciou a criação do Programa Pedala PE, com investimentos de R\$ 22,4 milhões. Incorporado ao Promob, tal programa tem como principal foco incentivar a utilização de bicicletas como meio de transporte para deslocamentos na RMR, e seu desenvolvimento se dá tanto por meio da construção de ciclovias (inseridas no projeto dos corredores exclusivos de ônibus), quanto pela instalação de bicicletários em diversos pontos da RMR, possibilitando aumento na utilização do meio de transporte (SECRETARIA DAS CIDADES, 2012).

Detalhamento da Análise das Categorias

Nesta seção serão apresentadas as análises dos documentos e informações obtidas no levantamento de dados, com a finalidade de identificar a perspectiva de desenvolvimento subjacente a cada um dos projetos inseridos no Promob.

Necessidade de Obras de Grande Porte

A descrição desta categoria relaciona-se à necessidade de obras civis, como a construção de elevados, pontes, viadutos, pistas de rolagem, bem como das estações para instalação de vias especiais e dedicadas ao trânsito de ônibus articulados, os Transportes Rápidos por Ônibus (TROs), e as estações do programa de navegabilidade.

Praticamente todos os projetos associados ao Promob apresentam-se associados a esta categoria, fato que possui grande impacto sobre o valor dos projetos e no tempo de sua execução. Ainda assim, o estabelecimento do Programa Pedala PE, único a não possuir obras desta natureza, está diretamente associada às obras de grande porte, dado que boa parte dos 106 km de ciclovia proporcionados pelo Promob são originários da construção dos TROs e perimetrais contemplados em outras ações do Programa.

Priorização do transporte coletivo

Esta categoria está associada a ações e projetos que direcionem mais recursos (dinheiro, espaço, tecnologia, entre outros) para os modais de transporte coletivo. Nesse sentido, parece inegável destacar que a construção dos TROs e requalificação e criação de corredores exclusivos para ônibus, assim como o Programa Rios da Gente, apresentam-se em consonância com tal definição.

Ainda que existam críticas a tais ações (apresentadas em outras categorias), sua finalidade maior é facilitar a operação de modais de transporte coletivo, ganhando em conforto e agilidade.

Faz-se necessário observar, entretanto, que alguns programas defendidos como ações de priorização do transporte coletivo, na verdade, possuem destinação maior de recursos (espaço, investimento, propaganda, entre outros) para a priorização do transporte individual, como será abordado no próximo tópico.

Priorização do transporte individual

Tal categoria relaciona-se com a priorização dos modais de transporte que apresentam caráter individual, como o automóvel e a bicicleta, mediante maior destinação de recursos.

O projeto que mais representaria tal categoria, a partir do destaque dado pelos governantes, seria o Pedala PE, entretanto outros projetos parecem se relacionar profundamente com a denominação desta categoria, por destinarem maior volume de investimentos aos usuários de automóveis. Os projetos assim identificados são o Ramal Cidade da Copa, da Via Metropolitana Sul e contorno Lagoa Olho D'Água, assim como a da Via Metropolitana Norte e requalificação da 2ª Perimetral.

Em relação ao Ramal Cidade da Copa observa-se a duplicação da BR-408, na qual não está prevista a criação de corredores exclusivos para ônibus. Assim, pode-se identificar que ao final do projeto será destinado maior espaço para utilização de automóveis, ao mesmo tempo em que o projeto do TRO terá somente impacto local, especialmente voltado ao estádio da Copa do Mundo, a Arena Pernambuco.

De forma parecida apresenta-se o projeto da Via Metropolitana Norte e requalificação da 2ª Perimetral. Apesar de estar previsto no projeto de construção da via uma faixa para TRO em cada lado, ao mesmo tempo serão construídas duas faixas de rolagem para carros de cada lado, além do fato de que a via se conectará às rodovias estaduais, vias nas quais não há previsão para instalação de corredor exclusivo para ônibus. Ainda de acordo com a expectativa do governo, devem ser beneficiados 70 mil motoristas por dia, enquanto que o número de usuários de ônibus esperados apresentar-se-ia menor em 10 mil pessoas.

O caso mais radical possivelmente se relacione ao da Via Metropolitana Sul. Mesmo ainda não havendo um projeto definitivo, observa-se que em nenhuma das vias a serem conectadas por este projeto existe proposta para instalação de corredores exclusivos de ônibus, o que nos leva a conjecturar que sua finalidade maior será associada à utilização de automóveis. Outra informação que corrobora esta questão refere-se à conexão da Via Metropolitana Sul à Ponte do Paiva, via com cobrança de pedágio até o momento dedicada aos transportes particulares.

Gerido pelo capital privado

Esta categoria relaciona-se ao que talvez se apresente como um dos aspectos mais relevantes dos projetos do Promob. Chama-se a atenção para o fato de que a instituição de corredores de ônibus e do programa de navegabilidade, bem como o aluguel de bicicletas, possuem tarifas que visam à obtenção de lucro. De forma contrária, a malha do metrô da RMR, ainda

administrada pela CBTU, possui sua tarifa subsidiada em 70% pelo governo federal (SOARES, 2014), apresentando uma tarifa bastante inferior à dos ônibus locais.

Também relacionado às tarifas, Nascimento (2013b) destaca que, entre julho de 1994 e maio de 2013 a inflação do transporte público, na RMR, foi quase 100% superior à inflação oficial (647,21% x 332,33%), aspecto que traz impacto direto para os usuários.

Deve ser ressaltado, entretanto, que o fato de alguns projetos do Promob possibilitarem a integração entre modais pode minimizar a questão dos custos para o usuário, uma vez que seria possível utilizar diversos meios de transporte pagando apenas uma tarifa.

Foco na Copa do Mundo

Esta categoria refere-se principalmente aos projetos diretamente associados à realização de alguns jogos da Copa do Mundo Fifa 2014, na Arena Pernambuco. Sob tal perspectiva enquadram-se principalmente os projetos da Passarela Aeroporto e Ramal Cidade da Copa.

A Passarela Aeroporto é apresentada como uma obra de grande importância para deslocamento de turistas entre o Aeroporto Internacional dos Guararapes e o estádio da Arena Pernambuco. Destaca-se, entretanto, que apesar de grande expectativa de fluxo de passageiros no período em que ocorreu a Copa do Mundo da Fifa 2014, não foi identificado qualquer estudo associado a sua efetiva utilização posterior ao evento.

Observa-se ainda o que poderia ser compreendido como seu papel no deslocamento de turistas que visitam a região. Sobre tal aspecto, considerando que as três principais formas de turismo realizadas no Estado de Pernambuco: lazer, de negócios e de saúde (JC ONLINE, 2012), destaca-se a distância das estações do metrô (principal modal que se integra à passarela)

das áreas de maior concentração de hotéis (área litorânea), assim como da grande maioria dos pontos turísticos e mesmo dos hospitais referência do polo médico local.

Já em relação ao Ramal da Copa, ressalta-se sua construção em área isolada do centro urbano, e parece possuir como único objetivo atender ao deslocamento de pessoas para os jogos e eventos realizados na Arena Pernambuco. Nesse aspecto, não se identifica como tal ação vai trazer qualquer impacto sobre a mobilidade urbana em locais em que esta poderia ser considerada mais problemática.

Deve-se ressaltar também que os projetos dos Corredores Exclusivos de TRO Norte-Sul e Leste-Oeste foram inseridos sob tal classificação, ainda que seu impacto seja marginal nesta categoria. Este fato deve-se à importância, apontada pelos gestores públicos, que ambos possuem para o deslocamento de pessoas durante tal evento.

Mobilidade alternativa

Relaciona-se aos projetos de mobilidade urbana que se apresentam como opções totalmente novas às políticas públicas atualmente executadas na RMR. As estas definições associam-se o Programa Pedala PE e o Programa Rios da Gente.

Em relação ao Programa Rios da Gente, parece até mesmo natural que se idealize, em uma cidade banhada por tantos rios, algum projeto que possibilite o deslocamento por meio da navegação. Atualmente esta opção somente é utilizada para fins turísticos.

Já sobre o Projeto Pedala PE, observa-se que não chega a ser exatamente algo novo do ponto de vista do usuário, uma vez que se estima que milhares de pessoas utilizem bicicletas como meio de transporte na RMR. O aspecto inovador relaciona-se à incorporação destes usuários em um programa de mobilidade urbana estadual. Sobre tal programa cabe destacar

como ações efetivas do governo a proposta de construção de ciclovias em diferentes pontos da cidade, bem como a instalação de pontos para aluguel de bicicletas.

Integração entre modais

Tal categoria debruça-se sobre o grau de integração dos projetos realizados pelo Promob aos demais modais de transporte disponível ou em construção na RMR. É importante salientar também que esta categoria apresenta-se como um dos principais objetivos das ações inseridas no Promob, ao menos no discurso do governo. A partir dos documentos analisados, dois projetos apresentam esta categoria de forma ineficiente: o Programa Rios da Gente e o Pedala PE.

Em relação ao programa de navegabilidade, apesar de lhe ser atribuída a possibilidade de integração com uma estação de metrô da RMR e, desta forma, com os demais modais de transporte, ainda não é apresentado como esta poderá ocorrer.

Já quanto ao Pedala PE, identifica-se que a principal forma de integração relaciona-se à instalação de bicicletários nos Terminais de Integração. A instalação das estações para aluguel de bicicletas próximas aos mesmos terminais e estações do metrô (e futuramente das estações do Programa Rios da Gente) pode viabilizar maior integração deste meio de transporte.

Remoção da população local

Refere-se à necessidade de remoção dos moradores, irregulares ou não, para execução dos projetos. A esta categoria associam-se os projetos do ramal da Cidade da Copa, o da Via Metropolitana Sul e contorno da Lagoa Olho D'Água e construção do corredor de ônibus da 2ª Perimetral (Olinda) e Via Metropolitana Norte.

Não parece ser possível afirmar que o processo de desapropriação das 107 famílias, para construção do Ramal da Cidade da Copa, tenha ocorrido como inicialmente previsto. Tal constatação se faz mesmo com a publicação do decreto que transformou algumas áreas da região em utilidade pública para fins de desapropriação. Como observado por Sarmiento (2014), foram meses de disputas judiciais, conflitos com a população residente, demora no pagamento das indenizações.

De forma geral, no material coletado parece não haver concordância destas pessoas em relação a sua saída obrigatória. Esta observação relaciona-se aos destaques de Sarmiento (2014) de que a retirada das pessoas e destruição das moradias deixou, na maior parte da população local, um sentimento de revolta e insatisfação em relação aos governantes.

Tratado como “projeto de urbanização” pelo JC Online (2013b), o projeto da Via Metropolitana Sul e o contorno da Lagoa do Olho D’Água têm encontrado as mesmas dificuldades para deslocamento da população ribeirinha. Tal projeto ainda tem como agravante o fato de que a própria prefeitura de Jaboatão dos Guararapes (município no qual se encontra a lagoa) mostra-se contrária às decisões tomadas pelo governo do Estado. Ainda de acordo com a matéria, a expectativa do governo é de deslocar de 20 a 30 mil pessoas (JC ONLINE, 2013b).

Ainda sobre este projeto destacam-se as críticas do Ministério Público de Pernambuco, por meio da Promotora de Justiça Isabela Carneiro Leão. Esta observa que a retirada dos moradores do entorno da Lagoa Olho D’Água estaria sendo realizada de forma desordenada e sem critérios claros. Ainda de acordo com o exposto, os funcionários da Companhia de Habitação de Pernambuco (Cehab) estariam ordenando a saída dos moradores sem qualquer documento que fundamenta tal orientação. O documento ainda destaca que a retirada dos moradores estaria ocorrendo sem que o processo de desapropriação fosse aprovado, e que o deslocamento para os residenciais construídos pelo governo de Pernambuco estaria se dando de forma espontânea pelos moradores (CONSELHO..., 2013). Como destaque

à insatisfação dos moradores desapropriados pelo projeto, destaca-se um protesto que interditou a BR-101 Sul, em 14 de agosto de 2013 (JULIÃO, 2013; JC ONLINE, 2013a).

Destaca-se ainda que, no dia 25 de outubro de 2013, uma semana depois da audiência pública realizada na Câmara de Vereadores de Jaboatão dos Guararapes, ocorreu nova manifestação. O motivo seria a ausência dos representantes da Cehab, responsáveis pelo suporte e realocação dos moradores desalojados para realização das obras, denominadas pelo governo de revitalização da Lagoa, na audiência pública (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2013).

Impacto ambiental negativo

Esta categoria relaciona-se aos possíveis impactos ambientais negativos ocasionados pela instituição de determinados projetos ou parte deles. Por impactos ambientais compreende-se os reflexos sobre o ecossistema natural e a saúde física e mental dos indivíduos. Nesse sentido, as questões ambientais e sua legislação parecem não ter sido consideradas pelo governo do Estado de Pernambuco no planejamento e execução dos projetos associados ao Promob. Esta afirmação relaciona-se mais diretamente com os Corredores Exclusivos de TRO Norte-Sul e Leste-Oeste, o Programa Rios da Gente, Ramal da Cidade da Copa e Via Metropolitana Norte.

Os principais impactos ambientais negativos quanto à criação dos Corredores Exclusivos de TRO, não se relacionam apenas com o aumento do número de ônibus, emissores de monóxido de carbono (fato que poderia ser compensado com a diminuição do número de carros nas ruas), mas especialmente pelo local em que estão sendo construídos os corredores, os canteiros centrais das avenidas por onde passam, que até então possuíam árvores e jardins. Sobre este aspecto Soares (2013) observa que três entidades ambientalistas haviam encaminhado, em novembro de 2013, ofício ao Centro

de Apoio Operacional da Promotoria de Meio Ambiente do Ministério Público de Pernambuco, solicitando maiores esclarecimentos sobre a derrubada de árvores e palmeiras para a instalação dos corredores expressos de ônibus.

O negativo impacto ambiental também pode ser identificado no projeto Ramal Cidade da Copa. A própria construção da via, em Área de Preservação Ambiental (às margens do Rio Capibaribe) já seria motivo para que tal projeto fosse assim classificado, entretanto ele se apresenta ainda como uma das bases para a construção da Cidade da Copa, que propõe a substituição de áreas de Mata Atlântica por empreendimentos residenciais e empresariais, escolas, hotéis e centros de convenções, até o ano de 2025 (SOUZA et al., 2012).

Quanto ao projeto da Via Metropolitana Norte, destaca-se tal impacto de duas formas: a primeira com o alargamento do leito do Rio Fragoso para algo entre 35 e 45 metros (atualmente este possui 12 metros), e a segunda, e talvez mais grave, o fato de transformar um ambiente natural em local de passagem de carros, ônibus e caminhões, o que tende a gerar maior poluição no ambiente.

Também o Programa Rios da Gente apresenta-se como um dos projetos do Promob avaliado na categoria de impacto ambiental negativo. Tal questão também pode ser interpretada de duas maneiras. Uma refere-se ao possível impacto negativo da utilização do sistema de transporte, por meio do motor a combustão das embarcações e também do comportamento dos usuários. O outro aspecto, mais evidente, relaciona-se com o processo de construção das estações, nas regiões de manguezais às margens dos rios, e da dragagem do Rio Capibaribe. Sobre este, como já observado em tópico anterior, a atraso na realização do projeto relaciona-se justamente com a falta de documentação e realização de procedimentos direcionados à questão ambiental.

De forma aproximada, o projeto de revitalização da Lagoa Olho D'Água enfrenta problemas legais relacionados à questão ambiental. De acordo com notícia publicada no portal do Conselho Nacional de Procuradores Gerais (CNPJ) (CONSELHO..., 2013) na *internet*, a promotora de Justiça Isabela Carneiro Leão (do Ministério Público de Pernambuco) teria expedido recomendação à Secretaria Estadual das Cidades no sentido de suspender, bem como a se abster de praticar quaisquer atos que viabilizem tanto as obras do contorno da Lagoa Olho D'Água quanto da Via Metropolitana Sul.

Especulação imobiliária

A especulação imobiliária pode ser um dos principais fatores de segregação espacial e relaciona-se diretamente às ações do governo, por meio dos investimentos e das políticas públicas. Nessa perspectiva, Santos (1982) observa que a simples realização de melhorias na infraestrutura local e aumento da oferta de serviços pode criar maior interesse de parte da população, valorizando a área em questão e gerando a saída das camadas mais carentes da sociedade. Esta população carente buscaria então novas áreas desprovidas de estruturas e serviços básicos para se instalar, não sendo, novamente, contemplada com as melhorias propostas pelos governantes. Nesse sentido, compreende-se que estas questões deveriam ser consideradas para execução das políticas públicas.

Sobre esta categoria, apesar de ainda existirem poucas evidências sobre tal impacto nos documentos analisados, parece coerente supor que especialmente projetos como a Via Metropolitana Norte, Via Metropolitana Sul, Lagoa do Olho D'Água e Ramal Cidade da Copa possuem tal perspectiva futura.

Especificamente a respeito da Via Metropolitana Sul e contorno da Lagoa Olho D'Água este impacto já pode ser percebido na reportagem publicada no JC Online (2012). Nela, é apresentado um investimento de R\$ 600 milhões por parte de uma construtora local para um empreendimento imobiliário de grandes proporções (complexo residencial, empresarial e

comercial). Ainda de acordo com a reportagem, a expectativa da construtora é que cada apartamento, com aproximadamente 70 m², seja vendido por algum valor em torno de R\$ 420 mil (R\$ 6 mil/m²). Também o Grupo Queiroz Galvão possui investimentos recentes no bairro. De acordo com matéria publicada em sua página na internet, o grupo pretende erguer duas torres no bairro, com estimativa de valor de venda de R\$ 5.500 m² (QUEIROZ GALVÃO..., 2012).

Destaca-se que tais valores se aproximariam daqueles praticados nos bairros mais nobres e tradicionais da capital pernambucana. Tal questão, como observado na apresentação da categoria, pode ser vista como uma das principais causas de segregação espacial e deslocamento da população carente para novas áreas. Nesse sentido, destaca-se que não foram identificados análises e projetos governamentais voltados para esta questão ou na diminuição deste impacto.

Opção não poluente

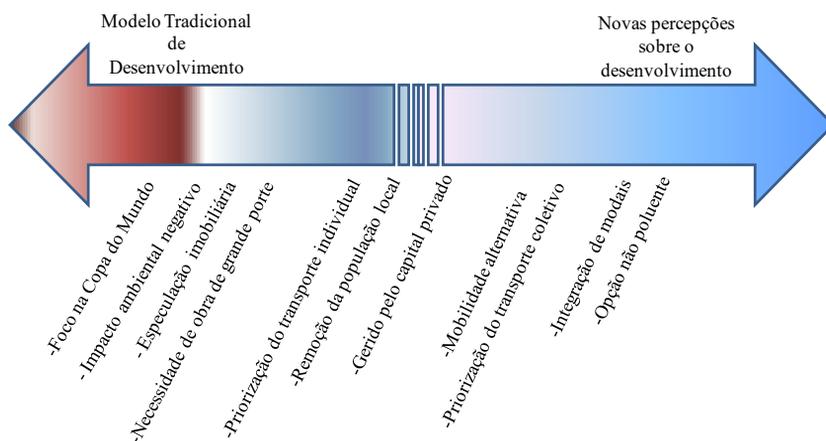
Esta categoria apresenta-se como uma perspectiva mais atual acerca do desenvolvimento, entendendo ser possível criar alternativas para transporte e mobilidade urbana que não gerem resíduos ou impactem negativamente o meio ambiente. Sobre esta questão, a única ação do Promob que se relaciona com este conceito é o Sistema Ciclovitário – Pedala PE, pelo que tal programa possui como principal objetivo popularizar o uso da bicicleta como meio de transporte entre a população.

Quanto aos demais programas, todos se relacionam, em maior ou menor grau, com opções de deslocamento por meio de veículos motorizados à base de combustíveis fósseis, além de outros aspectos já ressaltados anteriormente. Destaca-se ainda o fato de não haver entre os projetos, uma proposta para expansão do metrô ou a instalação dos chamados Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs).

As Dimensões de Desenvolvimento Subjacentes aos Projetos do Promob

A partir do detalhamento das categorias analíticas, o passo seguinte refere-se à proposição de aproximações destas categorias às denominações sobre o desenvolvimento, apresentadas na sessão: Abordando o Conceito de Desenvolvimento. Estas relações são apresentadas na Figura 1, a seguir. Posteriormente o mesmo exercício interpretativo será realizado aos projetos associados ao Promob.

Figura 1 – Relação entre as categorias criadas e as classificações sobre o desenvolvimento



Fonte: Béhar, 2014.

Sobre tal esquema ressalta-se novamente o entendimento a respeito de *Modelo Tradicional de Desenvolvimento*. Este relaciona-se com as premissas defendidas pelos ideais de progresso, expansão territorial e, principalmente, crescimento econômico-financeiro, defendidos inicialmente pelo ideal moderno, entre os séculos 17 e 19, e posteriormente adaptado pelos teóricos do desenvolvimento, a partir do início do século 20.

Já o entendimento sobre as *Novas percepções sobre o desenvolvimento* relaciona-se às críticas ao modelo tradicional. Tal perspectiva alinha-se com a dimensão de que o desenvolvimento deve ser proporcionar à coletividade bem-estar, inalcançável somente por meio da atividade econômica. Este deve apoiar-se nas perspectivas social, política, ambiental e humana, entre outras.

Sobre a relação entre os modelos apresentados destaca-se que a exposição em linha contínua possui como finalidade demonstrar que nenhuma das categorias apresentar-se-ia totalmente inserida em apenas uma das percepções sobre o desenvolvimento. Ao contrário, estas apresentariam determinadas características que podem se relacionar às duas perspectivas, entretanto elas não se relacionam da mesma forma com os dois extremos, sendo, portanto, alocadas mais próximas do extremo compreendido como de maior afinidade.

Assim, destaca-se um primeiro grupo de categorias, alocadas mais próximo ao extremo associado ao Modelo Tradicional de Desenvolvimento: *Foco na Copa do Mundo, Impacto ambiental negativo, Especulação imobiliária e Necessidade de obras de grande porte*. Quanto a estas categorias, observa-se grande aproximação do conceito de progresso, apresentado anteriormente. Tal entendimento relaciona-se à profunda orientação nas decisões centralizadas nos governantes (sem contar com a participação da população); representando a única saída para um “futuro melhor”; da expectativa de ganhos econômicos associados a estas ações (principalmente para empresas privadas) e, por fim, ainda que ocasione impacto ambiental negativo (males percebidos como menores para atingir o desenvolvimento desejado).

Desta forma, categoria mais próxima ao *Modelo Tradicional de Desenvolvimento* foi a Foco na Copa do Mundo. O motivo para tal classificação refere-se aos valores investidos em grandes projetos que somente tiveram efetiva utilização durante as cinco partidas da Copa de Mundo de Futebol realizadas na RMR, além de alguns jogos de times locais. Em outras palavras, esta não se configuraria como uma área de intenso trânsito de pessoas para demandar um projeto de mobilidade dessas proporções, ao passo que

tais projetos apresentam-se interessantes para organizações privadas como a Fifa (abreviatura em inglês para a Federação Internacional de Futebol – organizadora do evento) e a construtora/administradora do estádio. Há de se considerar ainda os planos para desenvolvimento da Cidade da Copa, já mencionada, por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP).

Esta categoria também apresenta profunda relação com as demais deste extremo do *continuum*. Sobre estas, destaca-se que se apresentam intensamente relacionadas a políticas públicas de mobilidade urbana realizadas no passado, não somente em Pernambuco, mas nacionalmente. Ações de mobilidade que demandem destruição do meio ambiente local (com impacto direto sobre a qualidade de vida da população), que abrem espaço para especulação imobiliária (com todos os efeitos de segregação espacial já observados) e estejam apoiadas em grandes obras, como viadutos, pontes e grandes vias para veículos automotores, além de aumentar sobremaneira os gastos estatais, parecem reprodução de ações realizadas no país a partir do modelo desenvolvimentista, apresentado no tópico *Abordando o Conceito de Desenvolvimento*.

Também possui grande relação com tal dimensão sobre o desenvolvimento a categoria *Priorização do transporte individual*. Promover políticas públicas que privilegiem os automóveis, além de restringir os benefícios das ações governamentais a uma parcela menor da população aproxima-se das ações passadas, por meio do estímulo à utilização de automóveis. O incentivo ao uso de bicicletas como meio de transporte, entretanto, foi um aspecto que possibilitou a aproximação da categoria à parte intermediária da figura.

A categoria *Remoção da população local*, apesar de se apresentar mais ao centro da figura, ainda apresentaria maior relação com o Modelo Tradicional de Desenvolvimento. Esta questão deve-se principalmente à falta de um debate mais amplo e participativo com a sociedade local sobre outras possibilidades para constituição de políticas públicas de mobilidade urbana que não necessitem tal remoção. A necessidade de retirada desta população não apresenta apenas efeitos econômicos para a sociedade, como

o pagamento de indenizações e mesmo pelos custos dos projetos que serão desenvolvidos nas áreas até então habitadas, mas também pelo componente emocional destas populações e do impacto dessa mudança sobre sua vida. Um aspecto favorável associado à categoria apresenta-se pela retirada de algumas populações de áreas insalubres para residenciais com melhor estrutura para moradia, mas novamente destaca-se a ausência de debate com a população local para adequação as suas necessidades e expectativas.

A categoria seguinte, na direção das *Novas percepções sobre o desenvolvimento*, é a *Gerida pelo capital privado*. Sua posição intermediária no *continuum* relaciona-se basicamente ao histórico de aumento do valor das passagens acima da inflação, que pode ser decorrente da finalidade de obtenção de lucro nas operações realizadas. Observa-se, porém, que a ação do Estado como fiscalizador e incentivador de determinadas ações pode trazer resultados positivos na parceria com organizações privadas, como parece ser o caso do programa de aluguel de bicicletas (Bike PE). Constata-se ainda que, apesar de uma gestão privada estar à frente da manutenção e cobrança de tarifas à população, esta se apresenta por meio de concessão pública, facilitando o acompanhamento do Estado, por meio de legislação específica, e da população, enquanto usuária.

Quatro categorias foram alocadas em maior afinidade com as Novas percepções sobre o desenvolvimento: *Mobilidade alternativa*, *Priorização do transporte coletivo*, *Integração de modais* e *Opção não poluente*. Quanto à primeira destas, identifica-se que apresenta novos olhares sobre possibilidades de mobilidade urbana na RMR, não executadas por qualquer uma das políticas públicas anteriores, destacando assim seu caráter inovador.

A categoria *Priorização do transporte coletivo* também associa-se a tal dimensão sobre o desenvolvimento pelo caráter de atendimento a grande parcela da população da RMR, com positiva chance de impacto positivo sobre a mobilidade urbana. Esta ocorreria também por meio da substituição do uso de automóveis pelo transporte coletivo, e, assim, impactos positivos sobre a meio ambiente e qualidade de vida da população.

Tal categoria apresenta-se fortemente vinculada também à categoria seguinte: *Integração de modais*. Ressalta-se sobre esta o aumento da facilidade de deslocamento de usuários do transporte coletivo e redução no custo de deslocamento (uma vez que a transposição de modais nos terminais de integração não exige o pagamento de nova tarifa e proporciona acesso a diversos itinerários). A integração de ônibus e metrô a bicicletas, por meio da instalação de bicicletários, apresenta-se como um fator a mais de aproximação desta categoria à dimensão de *Novas percepções sobre o desenvolvimento*. A ressalva mostra-se em decorrência do modelo adotado pela gestão estadual, que demanda a construção de grandes terminais de integração na RMR. Estes terminais, além de possuírem valor elevado de construção por parte do Estado, também representam maior demora para o deslocamento de usuários do transporte coletivo. O estabelecimento de bilhetagem eletrônica específica poderia realizar a mesma oportunidade de acesso ao deslocamento, sem a necessidade de tais inconvenientes.

Por fim, a categoria que mais se aproxima da dimensão mais contemporânea sobre o desenvolvimento é a *Opção não poluente*. Tal categoria apresenta-se sob tal perspectiva principalmente pela ausência de impacto sobre o meio ambiente (modal não poluente) e a qualidade vida da população (não somente pela questão poluente, mas também pela atividade física associada à utilização do modal). Esta questão pode ser definida como bastante positiva, inclusive pelo fácil acesso da maior parte da população à aquisição de uma bicicleta, tendo sua utilização reforçada ainda por meio da rede de aluguel e compartilhamento desse veículo, além da integração com os demais modais disponíveis na RMR.

A partir do detalhamento realizado sobre cada projeto na definição das categorias, bem com da relação entre as categorias e as classificações de desenvolvimento, é possível compreender como se apresentam as afinidades entre os projetos do Promob e estas às classificações sobre o desenvolvimento, apresentadas na Tabela 4 a seguir.

Tabela 4 – Relação das categorias associadas aos projetos do Promob

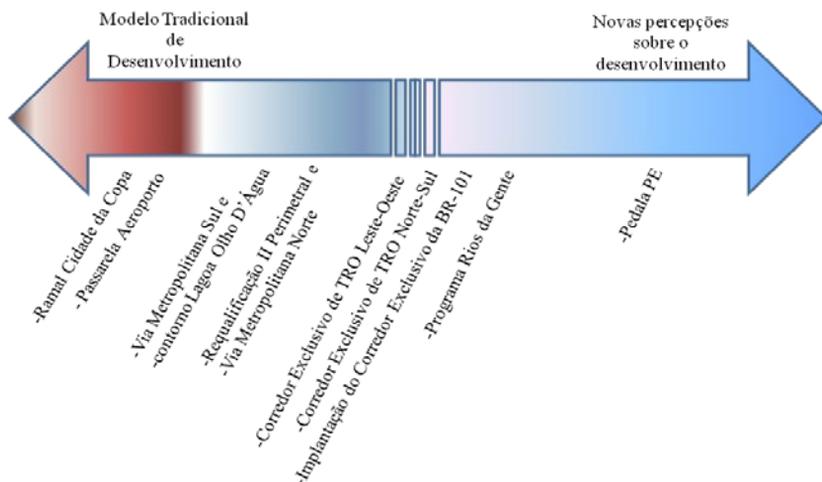
Projeto	Categorias
Criação do Corredor de TRO da BR-101	<ul style="list-style-type: none"> – Necessidade de obra civil – Priorização transporte coletivo – Gerido pelo capital privado – Integração de modais
Passarela do Aeroporto	<ul style="list-style-type: none"> – Necessidade de obra civil – Foco na Copa do Mundo – Mobilidade alternativa – Integração de modais – Opção não poluente
Programa Rios da Gente – Navegabilidade	<ul style="list-style-type: none"> – Necessidade de obra civil – Impacto ambiental negativo – Mobilidade alternativa – Priorização transporte coletivo – Gerido pelo capital privado
Corredor Exclusivo de TRO Norte/Sul	<ul style="list-style-type: none"> – Necessidade de obra civil – Foco na Copa do Mundo – Priorização transporte coletivo – Gerido pelo capital privado – Integração de modais – Impacto ambiental negativo
Corredor Exclusivo de TRO Leste/Oeste	<ul style="list-style-type: none"> – Necessidade de obra de grande porte – Foco na Copa do Mundo – Priorização transporte coletivo – Gerido pelo capital privado – Integração de modais – Impacto ambiental negativo
Ramal Cidade da Copa	<ul style="list-style-type: none"> – Necessidade de obra de grande porte – Foco na Copa do Mundo – Impacto ambiental negativo – Priorização transporte individual – Remoção da população local – Especulação imobiliária – Integração de modais

2ª Perimetral e Via Metropolitana Norte	<ul style="list-style-type: none">– Necessidade de obra de grande porte– Impacto ambiental negativo– Priorização transporte individual– Integração de modais– Remoção da população local
Via Metropolitana Sul e contorno Lagoa Olho D'Água	<ul style="list-style-type: none">– Necessidade de obra de grande porte– Impacto ambiental negativo– Remoção da população local– Priorização transporte individual– Especulação imobiliária
Pedala PE	<ul style="list-style-type: none">– Mobilidade alternativa– Opção não poluente– Gerido pelo capital privado– Integração de modais

Fonte: Béhar, 2014.

Sobre tais questões observa-se que não somente há um número superior de categorias aproximadas ao Modelo Tradicional de Desenvolvimento (7 em 11 categorias), mas também existe maior frequência na relação entre estas categorias e os projetos associados ao Promob (35 em 52 associações possíveis). Desta forma, a partir do posicionamento das categorias em relação às classificações de desenvolvimento e das relações entre categorias e projetos, propõe-se na Figura 2 uma escala dos projetos associados ao Promob em relação às classificações de desenvolvimento apresentadas.

Figura 2 – Dimensões de desenvolvimento subjacentes aos projetos do Promob



Fonte: Béhar, 2014.

A partir da figura apresentada observa-se relevante concentração dos projetos inseridos no Promob ao aqui denominado Modelo Tradicional de Desenvolvimento. Como observado anteriormente, a este Modelo relacionam-se os ideais e perspectivas associadas prioritariamente ao crescimento econômico-financeiro, proporcionando ainda impactos negativos às demais dimensões da vida social e meio ambiente, apresentadas na seção *Abordando o Conceito de Desenvolvimento*.

Conclusões

As diversas manifestações populares ocorridas nas mais diferentes partes do mundo, especialmente a partir de 2008 (inclusive no Brasil), são apontadas como efeitos das práticas direcionadas ao desenvolvimento, executados pelas sociedades industriais nos últimos séculos (ZIZEK, 2013; SAKAMOTO, 2013; ROLNICK, 2013; JUNQUEIRA, 2000; MARICATO,

2003, 2013). A situação brasileira apresentaria ainda como agravante características peculiares, como a prática patrimonialista das classes hegemônicas em relação ao poder público (SANTOS, 1982; MARICATO, 1996, 2003, 2013). Nesse sentido, o presente artigo propôs uma análise da perspectiva de desenvolvimento associada às práticas governamentais, por meio de uma política pública de mobilidade urbana do governo do Estado de Pernambuco, o Promob.

A partir da análise dos documentos coletados e consequente estabelecimento de 11 categorias analíticas, identificou-se que a maior parte dos projetos encontrar-se-iam, ou direcionados pelos mesmos preceitos e ideais que guiaram este trabalho denominado Modelo Tradicional de Desenvolvimento, ou ainda estariam em condição intermediária entre tais práticas tradicionais e novas visões e interpretações sobre o desenvolvimento, neste artigo denominado Novas percepções sobre o desenvolvimento. A partir do exposto identifica-se que a exceção se faz ao Programa Pedala PE.

Corroboram com este entendimento questões como o fato de que 9 entre 10 projetos do Programa estão baseados na construção de obras civis de grande porte, considerando além dos impactos ambientais negativos, o expressivo encarecimento sobre o valor dos projetos. Sobre a questão ambiental, constatou-se que, além de não apresentar abertamente para a sociedade estudos de impacto ambiental, a decisão de iniciar diversas obras foi tomada isoladamente pelo poder Executivo, sem mesmo a liberação ou consulta aos órgãos responsáveis pela gestão e monitoramento ambiental.

Ressalta-se também importante paradoxo identificado nas decisões sobre o Promob. Este se faz aparente entre toda possibilidade de “bem-estar” e “melhoria nas condições de vida” propiciadas pelos novos projetos, propagado pelo discurso dos governantes, e a necessidade, defendida pelos executores dos mesmos projetos, em remover a população instalada em alguns locais. Nesse contexto, também não foi identificada qualquer preocupação dos governantes com a possibilidade de especulação imobiliária, decorrente das ações previstas. Sobre tal aspecto faz-se relevante observar

também como as diversas ações e projetos executados pelo Estado, direta ou indiretamente, beneficiam as organizações e o capital privado, seja por meio do investimento direto, pela contratação dos serviços de construção e consequente incentivo à manutenção da cultura rodoviária; seja mediante o investimento em projetos que têm como finalidade a administração por empresas privadas, ou seja, que possuem finalidade de lucro. Como ponto de destaque em relação às Novas percepções sobre o desenvolvimento, observa-se a inserção do Programa Pedala PE ao Promob, ainda que este seja um programa secundário ao todo e que dependa profundamente do andamento dos demais projetos.

Desta forma, compreende-se que o Promob, enquanto uma política pública de mobilidade urbana apresentaria maioria absoluta de características associadas ao então chamado Modelo Tradicional de Desenvolvimento, diretamente associado ao ideal moderno de progresso e prioritariamente relacionado à expectativa de crescimento econômico. Também contribuíram para tal interpretação o direcionamento do Estado em comportamentos associados ao Modelo Tradicional de Desenvolvimento, amplamente criticados por estudiosos, acadêmicos e camadas da sociedade local, como a falta de preocupação clara com os impactos ambientais e a ausência de efetiva participação popular na elaboração dos projetos, que nada mais são do que ações do Estado para atender às necessidades desta mesma sociedade.

Sobre a análise, cabe ressaltar que, apesar de não se apresentar efetivamente como um modelo com posicionamentos objetivamente estabelecidos, a prática da disposição dos resultados da pesquisa em uma linha contínua possibilitou a interpretação mais clara dos resultados. Faz-se necessário ressaltar que não se imagina identificar no mundo real atual réplicas exatas das práticas desenvolvimentistas anteriores à segunda metade do século 20. Da mesma forma, não se supõe identificar modelos idênticos aos propostos e defendidos por teóricos e estudiosos, a partir da década de 70, na prática dos atuais Estados. Isso posto, o exercício da linha contínua parece apresentar-se como uma maneira adequada para interpretação e compreensão das ações

voltadas para o desenvolvimento na atualidade, sendo possível supor, ao menos na forma de um esboço, o direcionamento primeiro que atua sobre estas mesmas ações.

Referências

- ABBAGNANO, N. *Dicionário de filosofia*. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- ARAGÃO, J. J. G. et al. Transportes no Brasil: que história contar. *Transportes*, v. 9, n. 2, p. 87-107, nov. 2001.
- BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 2009.
- BÉHAR, A. *O desenvolvimento e as políticas públicas de mobilidade urbana: uma análise do Programa Estadual de Mobilidade Urbana do Governo do Estado de Pernambuco*. 2014. Dissertação (Mestrado em Administração) – Ufpe, Recife, 2014.
- BRESSER-PEREIRA, L. C. O novo-desenvolvimentismo. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 19 set. 2004.
- CÂMARA MUNICIPAL DO RECIFE. *Secretário das Cidades apresenta o Promob*. 2011. Disponível em: <<http://www.recife.pe.leg.br/noticias/secretario-das-cidades-apresenta-o-promob>>. Acesso em: 5 mar. 2014.
- CONSELHO NACIONAL DE PROCURADORES GERAIS – CNPG. *MPPE – Meio ambiente: MP recomenda suspensão de obras em Jaboatão*. 2013. Disponível em: <<http://www.cnpg.org.br/index.php/noticias-outros-mps/2905-mppe-meio-ambiente-mp-recomenda-suspensao-de-obras-em-jaboatao>>. Acesso em: 5 fev. 2014.
- CRESWELL, J. W. *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.
- DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. A disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. *O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens*. Porto Alegre: Artmed, 2006.
- DIÁRIO DE PERNAMBUCO. *Moradores do entorno da Lagoa Olho D'Água organizam protesto na próxima semana*. 2013. Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2013/10/17/interna_vidaurbana,468674/moradores-do-entorno-da-lagoa-olho-d-agua-organizam-protesto-na-proxima-semana.shtml>. Acesso em: 6 mar. 2014.

DOS SANTOS, T. *A teoria da dependência: balanço e perspectivas*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 2000.

FONSECA, Pedro C. D. Gênese e precursores do desenvolvimentismo no Brasil. *Pesquisa & Debate*, São Paulo, vol. 15, n. 2 (26), p. 225-256, 2004.

FRANCO, Maria Laura P. B. *Análise de conteúdo*. 2. ed. Brasília: Liber Livro Editora, 2005.

FURTADO, Celso. *Pequena introdução ao desenvolvimento: enfoque interdisciplinar*. São Paulo: Ed. Nacional, 1980.

GOULART, Sueli; VIEIRA, Marcelo M. F. Desenvolvimento, poder local e estrutura simbólico-narrativa das universidades. In: CARVALHO, Cristina A.; VIEIRA, Marcelo M. F. (Org.). *Organizações, cultura e desenvolvimento local: a agenda de pesquisa do observatório da realidade organizacional*. Recife: Edufepe, 2003.

GOULART, S. et al. Articulações em rede e acontecimentos no território: subsídios teóricos para formação de políticas públicas para o desenvolvimento. *Cadernos EBA-PE.BR*, v. 8, n. 3, artigo 1, p. 388-403, set. 2010.

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. *Promob, Programa de Mobilidade Urbana*. Disponível em: <<http://www.pe.gov.br/programas/promob-programa-de-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 5 fev. 2014.

_____. *Programa Estadual de Mobilidade Urbana – Promob*. 2012. Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/2012/Cristina_Aroucha_2%C2%AAparte.pdf. Acesso em: 6 mar. 2014.

HEIDEMANN, Francisco G. Do sonho do progresso às políticas de desenvolvimento. In: HEIDEMANN, F. G.; SALM, J. F. (Org.). *Políticas públicas e desenvolvimento: bases epistemológicas e modelos de análise*. 2. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010.

HERMET, G. *Cultura e desenvolvimento*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2002.

JCONLINE. *Atração de turistas sobe 7% em Pernambuco*. 2012. Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2012/01/20/atracao-de-turistas-sobe-7_porcento-em-pernambuco-29220.php>. Acesso em: 5 mar. 2014.

_____. *Protesto na BR-101 Sul congestionará trânsito no Grande Recife*. 2013a. Disponível em: <<http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/jc-transito/noticia/2013/08/14/protesto-na-br101-sul-congestiona-transito-no-grande-recife-436476.php>>. Acesso em: 2 abr. 2014.

_____. *Obra na Lagoa Olho D'Água gera polêmica*. 2013b. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/cienciamambiente/noticia/2013/10/18/obra-na-lagoa-olho-dagua-gera-polemica-101836.php>>. Acesso em: 5 mar. 2014.

JULIÃO, D. Protesto na BR-101 Sul provoca engarrafamento de pelo menos 10km. *FOLHA DE PE.COM.BR*. 2013. Disponível em: <<http://www.folhape.com.br/cms/opencms/folhape/pt/cotidiano/noticias/arqs/2013/08/0170.html>>. Acesso em: 2 abr. 2014.

JUNQUEIRA, R G. P. Agendas sociais: desafio da intersetorialidade na construção do desenvolvimento local sustentável. *Revista da Administração Pública*, vol. 34, n. 6, p. 117-130, nov./dez. 2000.

LOBATO, L. Algumas considerações sobre a representação de interesses no processo de formulação de políticas públicas. In: SARAIVA, E.; FERRAREZI, E. (Org.). *Políticas públicas*; coletânea. Brasília: Enap, 2006.

MARICATO, E. *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.

_____. *Metrópole, legislação e desigualdade*. *Estudos Avançados*, vol. 17, n. 48, p. 151-167, 2003.

_____. O automóvel e a cidade. *Ciência&Ambiente*, n. 37, pgs. 5-12, jul./dez. 2008.

_____. É a questão urbana, estúpido! In: MARICATO, E. et al. *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

MATTEI, J. F.; AMORIM, L. L. da S.; LIEDKE, M. S. Trânsito urbano: o limiar do caos? Políticas de gestão e mobilidade urbana. *Revista da Faculdade de Direito da Uerj*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 19, jun./dez. 2012.

MERRIAM, S. *Qualitative research and case study applications in education*. San Francisco: Jossey-Bass, 2008.

MIRANDA, Lívia I. B. Organização socioespacial e mobilidade residencial na Região Metropolitana do Recife, PE. *Cadernos Metrópole*, n. 12, p. 123-144, 2º sem. 2004.

NASCIMENTO, T. *Caminho sem volta*. PERNAMBUCO.COM. 2013a. Disponível em: <<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/economia/?p=14887>>. Acesso em: 6 mar. 2014.

_____. *Inflação do transporte público desde 1994 é de 647,21%*. PERNAMBUCO.COM. 2013b. Disponível em: <<http://blogs.diariodepernambuco.com.br/economia/?p=15617>>. Acesso em: 6 mar. 2014.

NUNES, I. Acumulação de capitais e sistemas de transporte terrestres no Brasil. In: FILHO, A. G.; QUEIROZ, P. R. C. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Universidade Federal de Pernambuco (Ufpe). *Como anda a região metropolitana do Recife*. Recife, Pernambuco: FEDERAÇÃO DE ÓRGÃOS PARA ASSISTÊNCIA SOCIAL E EDUCACIONAL – FASE/PERNAMBUCO, 2006.

QUEIROZ GALVÃO DESENVOLVIMENTO IMOBILIÁRIO. *Barra de Jangada valorizada*. 2012. Disponível em: <<http://www.queirozgalvao.net/rj/centralNoticia/noticia/barra-de-jangada-valorizada>>. Acesso em: 6 mar. 2014.

ROLNICK, R. Apresentação. In: MARICATO, E. et al. *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

SACHS, Y. Em busca de novas estratégias de desenvolvimento. *Estudos Avançados*, São Paulo, vol. 9, n. 25, p. 29-63, 1995.

SAKAMOTO, L. Em São Paulo, o Facebook e o Twitter foram às ruas. In: MARICATO, E. et al. *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

SANTOS, M. *A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos*. Petrópolis: Editora Vozes, 1982.

SARAIVA, E. Introdução à teoria da política pública. In: SARAIVA, Enrique; FERRAREZI, Elisabete (Org.). *Políticas públicas*; coletânea. Brasília: Enap, 2006.

SARMENTO, W. *Governo finaliza desapropriações e deixa caminho livre para ramal da copa*. 2014. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2014/02/20/governo-finaliza-desapropriacoes-e-deixa-caminho-livre-para-ramal-da-copa-118580.php>>. Acesso em: 24 fev. 2014.

SECRETARIA DAS CIDADES. *Programa Estadual de Mobilidade Urbana*. Recife: Governo do Estado de Pernambuco, 2011.

_____. *Governo lança o Programa Pedala PE e implanta mais de 100km de cicloviárias na RMR*. 2012. Disponível em: <http://www2.cidades.pe.gov.br/web/secid/exibir_noticia?groupId=12855&articleId=2899580&templateId=15537>. Acesso em: 5 fev 2014.

SILVA, A. P.; MORAIS, T. M. O. Q. de. *Exclusão social, transporte e políticas públicas*. CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES – ANPET, 18., Florianópolis, Santa Catarina, 2004.

SOARES, R. *Obras do corredor Norte-Sul correm em “segredo”*. 2013. Disponível em: <<http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/deolhonotransito/2013/12/19/obras-do-corredor-norte-sul-correm-em-segredo/>>. Acesso em: 6 mar. 2014.

_____. *115 milhões de passageiros transportados em 2013 – por isso o metrô do Recife merece mais atenção*. 2014. Disponível em: <<http://jconlineblogs.ne10.uol.com.br/deolhonotransito/tag/metro-do-recife/>>. Acesso em: 6 mar 2014.

SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão de literatura. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 8, n. 16, p. 20-45, jul./dez. 2006.

SOUZA, M. A. et al. *Projeto metropolização e megaeventos: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Relatório Parcial Recife. Recife: Observatório das Metrôpoles, abr. 2012.

ZIZEK, S. Problemas no Paraíso. In: MARICATO, E. et al. *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

Recebido em: 1º/5/2015

Accito em: 5/4/2016