

CENTRO UNIVERSITÁRIO BRASILEIRO – UNIBRA
CURSO DEGRADUAÇÃO TECNOLÓGICA EM
LOGÍSTICA

DANILO EUGENIO DE LIRA MADUREIRA GOMES
MISAEL SILVA DE OLIVEIRA
REINALDO PEREIRA LACERDA

**A SITUAÇÃO DA OPERAÇÃO DO
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE PASSAGEIROS DA GRANDE
RECIFE**

RECIFE/2022

DANILO EUGENIO DE LIRA MADUREIRA GOMES
MISAEEL SILVA DE OLIVEIRA
REINALDO PEREIRA LACERDA

**A SITUAÇÃO DA OPERAÇÃO DO
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
DE PASSAGEIROS DA GRANDE
RECIFE**

Artigo apresentado ao Centro Universitário Brasileiro – UNIBRA, como requisito parcial para obtenção do título de tecnólogo em LOGÍSTICA.

Professor Orientador: Mestre Ana Cláudia Souza Lins

RECIFE/2022

Ficha catalográfica elaborada pela
bibliotecária: Dayane Apolinário, CRB4- 1745.

G633s Gomes, Danilo Eugenio de Lira Madureira
A situação da operação do sistema de transporte público de passageiros
do grande Recife. / Danilo Eugenio de Lira Madureira Gomes, Misael Silva
de Oliveira, Reinaldo Pereira Lacerda. Recife: O Autor, 2022.

27 p.

Orientador(a): Prof. Ms. Ana Cláudia Souza Lins.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Centro Universitário
Brasileiro – UNIBRA. tecnólogo em Logística, 2022.

Inclui Referências.

1. Histórico. 2. Operação. 3. Ineficiência. I. Oliveira, Misael Silva de.
II. Lacerda, Reinaldo Pereira. III. Centro Universitário Brasileiro - UNIBRA.
IV. Título.

CDU: 65.012.34

*Dedicamos esse trabalho a
nossos pais.*

AGRADECIMENTOS

Agradecemos primeiramente a Deus por sempre ter nos dado forças e determinação para nunca desistir e seguir em frente, aos nossos familiares e amigos que sempre estiveram nos apoiando e acreditando em nós. Nossa gratidão a cada professor que de forma tão subjetiva e seleta, nos proporcionaram, o desenvolvimento de conhecimento durante todo o curso. E em especial a professora Ana Cláudia, que esteve conosco desde o primeiro período e com toda técnica e habilidade, comprometimento e paciência nos instruiu e nos ensinou tudo com excelência.

“Ninguém ignora tudo. Ninguém sabe tudo.

*Todos nós sabemos alguma coisa. Todos
nós ignoramos alguma coisa. Por isso
aprendemos sempre.”*

(Paulo Freire)

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	07
2 DELINEAMENTO METODOLÓGICO	09
3 RESULTADO	10
3.1 História da Logística	10
3.2 História da Logística de Transportes no Brasil	10
3.2.1 <i>Transporte Hidroviário</i>	10
3.2.2 <i>Transporte Ferroviário</i>	13
3.2.3 <i>Transporte Rodoviário</i>	13
4.1 Surgimento do Transporte Urbano de Passageiros no Recife	19
4.2 Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife	22
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	24
REFERÊNCIAS	26

A SITUAÇÃO DA OPERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA GRANDE RECIFE

Danilo Eugenio de Lira Madureira Gomes

Misael Silva de Oliveira

Reinaldo Pereira Lacerda

Professora Orientadora: Ana Cláudia

Resumo: Muito se fala na atualidade sobre a ineficácia da funcionalidade do Transporte Público de Passageiros da Grande Recife. Este estudo busca trazer uma reflexão de como ocorreu o desenvolvimento do transporte rodoviário urbano de passageiros do Recife e região, através de um viés histórico nacional e regional, quais medidas tomadas, e seus resultados com o tempo. Por fim, a busca de soluções básicas para à aprimoração de todo o Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife.

Palavras-chave: Histórico. Operação. Ineficiência. Restruturação. Estado.

1. INTRODUÇÃO

De acordo com o Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano (GRCTM) (2008), no final dos anos 70 era perceptível o crescimento da população do Recife e região. Para tanto, ocorreu a necessidade de haver a estruturação do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR). Sendo assim, se tem início a operação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos do Recife (EMTU), em 1980. Segundo o GRCTM(2008), era um sistema de operação complexo, que se operava com cerca de 1.281 veículos, com 157 linhas. Essas linhas apenas atendiam aos locais mais privilegiados, as empresas seguiam o regime de concorrência, o que trazia sérios danos aos usuários.

Com o passar do tempo a estruturação se inicia. Para as empresas operarem no Sistema era necessária a permissão, algumas tiveram em consórcio, o que significa ter mais de uma empresa explorando a mesma área de operação

(GRCTM, 2008). Foram também criadas nos anos 80, novas linhas para aqueles que precisavam se locomover em um perímetro com maior desassistência do Estado em Mobilidade. Implantou-se os corredores exclusivos de ônibus, além de abrigos e paradas seletivas, foram entibecidos os anéis tarifários, estrutura de equipe para fiscalização (GRCTM, 2008). Também foi inaugurada a Central de Informações e Reclamações, por meio da qual, os usuários poderiam realizar elogios, reclamações e obter informações de itinerários (GRCTM, 2008).

Em 1994 se concebeu a ideia do Sistema Estrutural Integrado, que se expande até hoje (GRCTM, 2014). O SEI nada mais é que os Terminais de Integrações de linhas de ônibus, que em época de seu lançamento permitia que os usuários se deslocassem por um raio significativo, pagando apenas uma tarifa, além de poder utilizar o metrô. Paralelo a implantação da empresa pública de ordenamento e regulamentação da operação de transportes urbanos do Recife e região, o Governo Federal, inicia a obra de requalificação e estruturação do transporte ferroviário urbano do Recife. Segundo o site Centro-Oeste Brasil (2018), em 1985 se inicia a operação para população com trens urbanos na capital pernambucana, sendo com composições do modelo Santa Matilde.

Além de serem considerados “irmãos”, o sistema de trens urbanos e o sistema de transportes coletivos da Grande Recife, se desenvolveram de tal forma que eram considerados os melhores do nordeste brasileiro e também um dos melhores do país (Castilho, 2021). Em uma comparação das grandes metrópoles brasileiras, o Recife ocupava a quarta posição, onde destinava mais espaços viário para o transporte público urbano de passageiros, ficando atrás apenas de São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba (Ferraz, 2020).

Hoje é nitidamente encontrado o sistema falido, que não atende a proposta fim de atuação do serviço, e que resulta em um completo desatendimento para com os consumidores que buscam e aguardam um serviço eficiente e com qualidade. O fato é: Diacordo com Facundo (2018), o segundo maior centro urbano de pessoas, da segunda região mais populosa do Brasil; caminha na contra mão de todas as boas práticas de políticas de atração ao transporte em massa de pessoas. Portanto, buscou-se reunir dados/informações com o propósito de responder o seguinte problema da pesquisa: Há ineficiência atual na operação do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Grande Recife?

Com o passar dos anos o Sistema de Transporte Público de Passageiros da

Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR), obteve avanços significativos mas pela ingerência do Estado, hoje vive o seu colapso. Entre os anos de 2005 à 2014, houve à reestruturação do Metrô do Recife. Como por exemplo: A ampliação da linha Sul do Metrô, implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), adição de novas locomotivas à linha centro e a atualização de tecnologias para a execução do serviço fim aos usuários (Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 2012). Já no sistema de transporte através do modal rodoviário urbano, houve a expansão do Sistema Estrutural Integrado (SEI), aquisição e incremento de tecnologias, o início da operação dos lotes consorciados 1 (um) e 2 (dois), implantação e operacionalização do Bus Rapid Transit – BRT (Ônibus de Atendimento Rápido) (GRCTM, 2008). Hoje todos os esforços em ofertar um serviço eficiente e de boa qualidade aos usuários foram resumidos à “cinzas”.

2 DELINEAMENTO METODOLÓGICO

O presente estudo busca trazer a reflexão da atuação do Poder Público no tocante a operacionalização do Sistema de Transporte Público Urbano de Passageiros da Região Metropolitana do Recife. De acordo com Gil (2008, p.49), o “planejamento da pesquisa em sua dimensão mais ampla, envolvendo tanto a sua diagramação quanto a previsão de análise e interpretação de dados”.

Portanto, o presente estudo foi desenvolvido baseando-se na realização da pesquisa bibliográfica. Segundo Lakatos e Marconi (2005) “a metodologia se caracteriza pelas etapas científicas para se cumprir um objetivo de pesquisa, sendo necessário a observação das normas a fim de garantir uma padronização dos resultados e uma interpretação fundamentada das observações”.

3 RESULTADO

3.1 HISTÓRIA DA LOGÍSTICA

Os registros históricos revelam que os chefes de Estado já usufruíam da logística. Havia guerras de longa duração, comercialização com outras cidades e países, onde eram necessários grandes e constantes deslocamentos de suprimentos. Para o deslocamento dos soldados, arsenal de guerra, alimentos tanto para os locais de combate, como também, para a compra e venda, onde eram necessários o planejamento, organização e execução de tarefas logísticas, que envolviam a definição de um trajeto, isso em um raio significativo.

O almirante americano Henry Eccles, Chefe da Divisão de Logística do Almirante Nimitz na Campanha do Pacífico, foi um dos primeiros estudiosos da Logística militar e é considerado o pai da logística moderna. Até o fim da Segunda Guerra, a logística sempre esteve associada apenas às atividades militares. (DIAS, Marcos Aurélio. Página 5, 2017)

Segundo Dias (2017), a palavra “logística” tornou-se atualmente um termo um tanto complexo, utilizado para várias situações do dia a dia, e está servindo para definir e explicar quase tudo. Tudo hoje é intrinsecamente ligado à Logística.

3.2. HISTÓRIA DA LOGÍSTICA DE TRANSPORTES NO BRASIL

3.2.1 Transporte Hidroviário

O Brasil sempre foi um balizador para a economia mundial no que tange a questão de produtos de insumo. Porém, segundo o Portal do Ministério da Infraestrutura:

No Brasil Colonial, a má situação econômica de Portugal, aliada ao desinteresse na aplicação de recursos para o desenvolvimento de uma colônia que não aparentava proporcionar o retorno financeiro imaginado, acarretou um sistema muito precário de vias terrestres”. Mas todos já sabiam o potencial e importância estratégica do Brasil na geopolítica. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE)

Dessa forma, a colônia passou a priorizar a ligação das províncias por rotas aquáticas, principal fator que ocasionou o desenvolvimento das colônias, próximos aos terminais marítimos. Os europeus aplicaram a vasta experiência em construção de embarcações. As primeiras embarcações do tipo europeu construídas no Rio de Janeiro datam de 1531. Martim Afonso de Sousa construiu uma casa forte, no lugar onde hoje se encontra o late Clube, instalando uma oficina com carreiras, em que construiu dois bergantins. Com o passar do tempo, foram construídos estaleiros de pequeno porte, na orla da Baía de Guanabara (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE)

Segundo Ministério da infraestrutura (2020), no início do século XIX, é dado um grande passo para o desenvolvimento logístico no país. Medida básica, porém, crucial para a época. Com a vinda da Família Real, se percebe a necessidade de caminhos para solucionar a gravidade da precarização de vias de comunicação.

Em 28 de janeiro de 1808, D. João firmou a Carta Régia, abrindo os portos do país ao comércio das nações que mantinham laços pacíficos com Portugal. Além disso, D. João determinou as providências para facilitar a navegação do Madeira, Mamoré, Guaporé e do Amazonas, assim como o do Arinos e do Tapajós; mandou abrir estradas e estabelecer correios entre as diversas capitânias e a Corte – sendo regularizada a comunicação interna com São Paulo, Vila Rica, São João Del Rei, Sabará, Vila do Príncipe e Vila Boa de Goiás. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE)

O período Regencial (1831-1840), foi primordial para a consolidação e estruturação dos modais de transportes no Brasil, sendo eles: Rodoviário, Aquático e Ferroviário. Até então, apenas esses modais, eram utilizados corriqueiramente no mundo. Entretanto, havendo uma priorização do transporte marítimo. Vale salientar, os grandes projetos que foram desenvolvidos na época. Com isso, mais uma vez se destaca o potencial e a importância estratégica do Brasil para o mundo.

Nos quatro primeiros anos, há apenas o registro de medidas de rotina com a concessão de privilégios de exclusividade para exploração da navegação de alguns rios. Fora essa operação rotineira, pode-se apontar outros três registros de atividades relevantes: construção de dois cais no porto da capitania do Maranhão; construção de um porto de embarque para o Pará, no lago dos Tigres, na província de Goiás; promoção das empresas dos rios Doce e Jequitinhonha, abertura de estradas e reparação das existentes na direção da Província de Minas Gerais para as da Bahia e Espírito Santo. Ainda em 1833, a Regência contratou companhia de seis paquetes a vapor para a navegação de cabotagem. Com essa concessão, onde esses paquetes saiam do Rio de Janeiro, em duas direções (norte, até o Pará, e sul, até Montevideú, no Uruguai), o governo regente priorizou o transporte aquaviário, adicionando outras permissões exclusivas de uso de rios e baías. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE)

A citação a cima, nos faz atentar, a priorização de estruturação no modal de transporte hidroviário, concedida pela Regência. Isso gerou o abandono dos investimentos para manutenção de estradas, na época, até as ligações da Corte com Minas e São Paulo sofreram com o descaso.

A Regência Una do Padre Diogo Antônio Feijó chegou a esboçar uma linha de planejamento quanto à política de transportes, sem que fosse efetivada. Esse governo, iniciado em outubro de 1835, enviou emissários do Brasil para o exterior com a missão de atrair peritos de construção de pontes e calçadas e de um maquinista dirigente de barcos a vapor, bem como, a formação de companhias para a construção de estradas de ferro. Thomaz só garantiu a concessão em 1840 e conseguiu constituir a Imperial Companhia de Estradas de Ferro. Mas os obstáculos persistiram e o projeto não foi concretizado (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE).

Pode-se considerar que a mola propulsora para a materialização do salto do setor de infraestrutura de transportes, que só se deu após 1850, com os avanços da agricultura, impulsionada pela produção cafeeira. Ministério da Infraestrutura (2020).

Por conta dessa expansão econômica, houve um notável impulso da navegação de longo curso, de cabotagem e fluvial, além da implantação das primeiras estradas de ferro – planejadas desde 1835. Com isso, há destaques para as operações portuárias do Porto de Santos (SP), Porto do Rio de Janeiro (RJ), Porto da Bahia, Porto de Pernambuco. Em 1869, o Governo Imperial, visando a necessidade de conceder a permissão a iniciativa

privada, de administração dos principais Portos do País, entra em vigor o Decreto nº1746, de 13 de outubro de 1869. Decreto esse, sendo resultado da má administração pública que não atendia as necessidades demandas à época (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE).

3.2.1 *Transporte Ferroviário*

Há época de sua implantação, existia projetos para o modal ferroviário, desde a década de 1830. Efetivamente só ocorreu o ponta pé inicial para as obras em 1852. Durante um bom período foi se investindo no transporte cargueiro de tração animal. Para se ter noção, o negócio era tão vasto que havia a expansão da indústria de recuperação de ferraduras, pois era comum a perda durante o trajeto até os portos.

Com o crescimento da produção e exportação cafeeira, a partir de 1831, em área de cultivo que se estendia, na Província do Rio de Janeiro, pelo vale do Rio Paraíba do Sul e pelos territórios adjacentes das Províncias de São Paulo e Minas Gerais, com ramificações no Espírito Santo, o Império viu a necessidade de se investir na implantação de estradas de ferro. Até então, a produção era transportada em animais. Há o registro da chegada de 200 mil mulas com carregamento, por ano, no porto de Santos. A quantidade de animais era tamanha que se implantou uma indústria de recuperação de ferraduras que se perdiam nas estradas de acesso aos portos. A regulação da matéria para implantação das ferrovias data de 1852. Questões socioeconômicas definiram a restrição, sabendo que o principal foco era de produção do café, limitado às províncias próximas à Corte [...] A nova lei aperfeiçoou o Decreto de Feijó (de 1835). A Estrada de Ferro Mauá foi o empreendimento pioneiro. A Lei nº 641 também foi relevante para os projetos do Nordeste, onde foram construídas a Estrada de Ferro de Recife e a da Bahia ao São Francisco. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE).

3.2.2 *Transporte Rodoviário*

As rodovias não receberam o mesmo tratamento dedicado às linhas férreas. Enquanto se construíram ferrovias, as estradas de rodagem permaneciam no mesmo estado em que foram deixadas pela administração colonial, com modificações e melhoramentos insignificante.

Em Pernambuco, em 1846, o mesmo se verificava, segundo o testemunho do engenheiro francês L. Leger Vauthier: “Os caminhos estavam cheios de trechos mal-assombrados, trechos de areia gulosa e de lama traiçoeira. Para o lado Sul, atemorizava os viajantes a chamada passagem dos Tocos, entre Imbiribeira e Motocolombô; no caminho de Santo Antônio, havia os alagados de Jequiá. Ainda mais

terríveis eram as ladeiras íngremes e escorregadias, excessivamente perigosas, conhecidas pelos nomes de Pedra do Caranguejo; Bomba do Calixto, Mocó etc. Na rodovia de Escada, era nos tremendais do engenho de Suassuna – os pântanos das Areias Gordas – que se atolavam os cargueiros”. Um manuscrito, de autoria de Murtinho de Freitas Garcez, de 20 de agosto de 1859, descrevendo a situação de Sergipe, informa: “As vias de comunicação por terra não passam de estradas naturais, boas em tempo de verão porém de penoso trajeto pelo inverno. Como melhoramentos neste gênero contam-se várias pontes, umas de madeira, outras em grande parte de pedras, algumas das quais sem dúvida boas” (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE).

É notório que as lideranças políticas não concederam o mesmo tratamento de desenvolvimento do modal rodoviário, quando comparado ao modal ferroviário. Vejamos que o que diz um trecho do Artigo: Transportes no Brasil (Ministério dos Transportes, 2020)

O Império não foi feliz na atração de investimentos estrangeiros para a construção de rodovias, como aconteceu com as ferrovias. Em 1911 foi criado o único órgão central para o planejamento dos transportes nacional, a Inspetoria Federal de Estradas -IFE, com o objetivo de fiscalizar todos os serviços relacionados às explorações e construções ferroviárias e rodoviárias, excetuadas aquelas sob a administração direta da União. Nessa época, o transporte era majoritariamente ferroviário. Desde 1838, se reconhecia que a ferrovia e a navegação marítima e fluvial eram os meios, por excelência, de transportes a baixo preço, para grandes volumes de tráfego, em grandes distâncias. No planejamento geral, a primazia ainda era para a ferrovia, mesmo com a campanha em prol das rodovias iniciada desde a década de 1920, através da criação de diversas associações particulares destinadas ao estudo e divulgação do rodoviarismo. As condições de tráfego nas estradas eram as piores possíveis, em algumas épocas do ano elas ficavam intransitáveis. Para o presidente Washington Luís, além de "abrir estradas", era preciso "construir estradas para todas as horas do dia e para todos os dias do ano" e, ainda: a rodovia seria um elo com as ferrovias. O Plano Geral Nacional de Viação de 1934, criado no Governo Getúlio Vargas era de natureza multimodal, mas a prioridade conferida pelo governo à modalidade rodoviária já começava, desde então, a se revelar. O PGNV/1934 designava troncos e ligações das redes ferroviária e rodoviária com um número de ordem obedecendo a critérios técnicos. O ano de 1946 marcou importantes modificações na área de transportes, com a transformação do DNER em autarquia e a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), no curto governo do presidente José Linhares, que assumiu a administração do Brasil com a deposição de Getúlio Vargas em 1945. No Nordeste, as principais vias estavam a cargo do DNOCS - Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, e só passaram à jurisdição do DNER em 1951. Em 16 de março de 1957 foi criada pela Lei n.º 3.115 a sociedade anônima Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. O Geipot foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, O Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969, transformou esse grupo interministerial em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes. Essa subordinação foi mantida pela posterior Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, que transformou esse Grupo de Estudos em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT. (MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2020, ONLINE).

4.1 SUGIMENTO DO TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS NO RECIFE

Seguindo uma tendência nacional e estadual, a cidade do Recife, como um dos principais centros urbanísticos do Brasil, inicia a adesão do transporte em massa de sua população. Devido ao desenvolvimento da parte central do Recife, crescimento populacional, resultando em um maior raio de distância da população ao centro, principalmente as mais caratas, há à extrema necessidade de se ter formas de deslocamento coletivo de pessoas.

Recife se torna uma região estratégica para a importação de mercadorias mediante a sua localização costeira. Contudo, seguindo os passos do país, não havia estrutura para o modal rodoviário em Pernambuco. O personagem principal que gerou o marco estrutural para o desenvolvimento viário do Recife, foi Maurício de Nassau. No governo de Nassau (séc. XVII), houve a construção de pontes, como por exemplo, a ponte que hoje leva seu nome, situada na região central da cidade, que faz a ligação do bairro do Recife ao Bairro de Santo Antônio, sendo a primeira do Brasil. Nassau ainda realizou outras obras estruturais na capital pernambucana. A partir daí, surgiram os primeiros registros de veículos, esses sendo através de tração animal.

Com a volta do domínio português, ainda continuava o investimento estrutural no Recife, mas de forma bem tímida. Sob a gestão do Francisco de Rego Barros (Séc. XIX), o Cde. Boa Vista, o Recife consolida-se ainda mais.

Depois, em meio ao século XIX, com a presença do Conde da Boa Vista, várias melhorias foram realizadas no Recife, incluindo a construção do Teatro Santa Izabel, ponte pênsil do Caxangá (uma grande novidade de ordem construtiva da época), reconstrução da ponte da Boa Vista, construção de cais, estradas, ponte Santa Izabel e Sete de Setembro (Vasconcelos; Andrade, 2018, p.166).

Segundo Vasconcelos e Andrade (2018), EM 1867 se inicia a operação de veículo sobre trilho, que servia para conduzir pessoas, do centro do Recife à zona norte da capital pernambucana. Esses equipamentos substituíram os veículos de

massa por tração animal, que era fácil de se visualizar em percursos de Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes. Em 1871, havia ramais que atendia aos bairros de Aflitos, Casa Amarela, Várzea, Caxangá, Dois Irmãos, sendo o principal ramal do Entroncamento.

Ainda em 1867, surge uma nova companhia para implantação de trilhos urbanos de Recife, Olinda e Beberibe por meio de concessão. A linha foi aberta em 1870, com bitola adotada de 1,32 m e 12 km de extensão. Em 1871 surge também a iniciativa de bondes a tração animal, iniciada por José Henrique Trindade, que passa posteriormente sua concessão a Pernambuco Street Railway, passando em 1873, a chamar-se Ferro-Carril de Pernambuco. Ainda em 1871, é inaugurada a linha Madalena, e depois a linha Afogados. Em 1872 surgem as linhas Santo Amaro, Capunga e Fernandes Vieira (passando pela rua da Conceição e tendo ainda outro ramal pelo hospício). Nota-se que a bitola destas linhas era de 1,1 m, somando-se assim 3 bitolas adotadas no Recife. Isso evidencia a impossibilidade da real integração entre as malhas existentes no território. Em 1872 a Ferro-Carril ainda apresenta um serviço de diligências entre Afogados e Jaboatão. Em 1898 inaugura-se linha para o Derby, e em 1906 linhas para Jiquiá e hospital D. Pedro II. Surgem ainda linhas circulares Ponte Santa Izabel, Ponte da Boa Vista e Cinco Pontas (Vasconcelos; Andrade, 2018, p.166)

Mesmo com todos os esforços de aprimorar o transporte coletivo de passageiros no Recife e região, o êxito não era positivo. Segundo Vasconcelos e Andrade (2018), o número de passageiros era maior que a quantidade de locomotivas ofertadas, além de haver a obstrução das vias por veículos de carga e descarga. A situação só se agravou após da chegada dos auto-móveis. Contudo isso, nesta época, surgiu a Companhia Ferro-Carril Boa Viagem, também por meio de bondes a burro.

Apenas em 1914 começam a trafegar bondes elétricos pela concessionária Pernambuco Tramway & Power Co. Ltd., passando por Recife, Maciel Pinheiro e Cabanga, posteriormente também para a Soledade e Jiquiá, com bitola de 1,435 m. A população começou a rejeitar o serviço de bondes a burro até então ofertados, por meio inclusive de protestos, em detrimento da nova tecnologia elétrica. Estes finalmente se acabam após a inauguração, em 1915, da linha elétrica da Torre. A situação dos veículos de tração a vapor da Companhia de Trilhos Urbanos de Recife a Olinda e Beberibe também se agravava, já que o novo serviço era mais rápido e mais barato, também sofrendo assim ira da população. Ainda em 1915, iniciam-se as linhas elétricas para Zumbi, Caxangá e Várzea. Em 1916, surge a linha para Casa Amarela e Casa Forte, e em 1917 para Dois Irmãos. Com isso, encerra-se o serviço da Brazilian Street Railway, quando iniciam-se as linhas de Campo Grande, Beberibe, Tejió (1922) e Boa Viagem (Vasconcelos; Andrade, 2018, p.167).

A operacionalização dos bondes elétricos resultaram em avanços significativos. Há registros que houve crescimento do comércio local, agilidade de locomoção, valorização de terras que estava situada em torno da linha do bonde, o fornecimento de energia elétrica, entre outros benefícios.

A instalação dos bondes, em especial o elétrico, permitiu um maior desenvolvimento econômico e social, principalmente nas áreas centrais do Recife, para onde convergiam grande parte das linhas. Destaca-se que a rapidez do bonde elétrico acelerou ainda mais a vida na cidade. Há essa época, datam a inauguração de teatros (Parque e Moderno), cinemas, revitalização de lojas. Além disso, o sistema de esgotamento sanitário projetado por Saturnino de Brito chegou a ser referência mundial, trazendo também mais desenvolvimento. A energia elétrica, agora também fornecida, junto com o calçamento (geralmente uma determinação dos contratos para instalação dos bondes) também renovava a vida na cidade. Os terrenos por onde os bondes passavam se tornavam valorizados no mercado imobiliário (Vasconcelos; Andrade, 2018, p.167).

É nítido de que o bonde possuía a sua única fonte de combustível por eletricidade. O que se fosse nos dias atuais levaria o nome de fonte de energias limpas ou energias sustentáveis. Entre outros fatores, para época, era mais sensato permanecer com a utilização desse veículo de locomoção de massa de pessoas. De acordo com Vasconcelos e Andrade (2018), o que influenciou a desativação dos bondes e a implantação dos ônibus, foi a extrema escassez de peças para a reposição, essas exportadas da Europa, dificuldade de locomoção das linhas devido aos automóveis, e de certa forma, políticas públicas que incentivam o transporte coletivo através dos ônibus. Concluí-se daí, que houve uma diretriz de política nacional à adesão ao modal rodoviário. Em um todo houve um “retrocesso”.

Em 1927 se iniciam os serviços de ônibus na cidade, sendo este sistema efetivamente instigado e organizado pelo poder público após as Guerras Mundiais, por volta de 1947, quando o sistema de bondes enfrentava problemas para se manter por conta da necessidade de importações. Assim, cria-se a Pernambuco Autoviária Ltda. Mesmo assim, a empresa entra em declínio. Outras empresas seguiam a função de prestação do serviço por meio de permissões concedidas pelo poder público, entretanto esse processo era feito sem muito critério ou organização, recaindo no funcionamento com veículos antigos e algumas vezes nem se tratando de ônibus efetivamente, mas sim de peruas ou micro-ônibus, ou mesmo caminhões modificados, ineficazes para a prestação do serviço. Além disso, foi preciso lidar na época com a expansão intensificada da população da região, advinda de êxodo rural,

que fez a população da cidade saltar, sendo então ocupados morros e mangues por meio dos chamados mocambos. Mesmo o Estado tentando erradicar tal forma precária de moradia por meio do Serviço Social Contra Mocambo (SSCM), não obteve sucesso, ocorrendo ainda assim o povoamento destas regiões, e pior: espalhando ainda mais a população para regiões de morro, sem infraestruturas e com a ocorrência das ocupações desordenadas que dificultam até hoje a questão de transportes para esta população (Vasconcelos; Andrade, p.168).

4.2 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE NA ATUALIDADE.

O Sistema de Transporte Público de Passageiros do Recife, no modal rodoviário, se inicia após os anos 50, como resposta a extrema necessidade que havia de ligar os pontos mais suburbanos ao centro da capital pernambucana.

O sistema de transporte coletivo se desenvolve baseado-se no sistema de transporte público da capital paulista.

Inicialmente, tal serviço é prestado pelo Departamento de Engenharia e Obras, que recebe também a função de inspetoria. Mesmo assim, os problemas de desorganização do serviço persistem, com veículos inadequados e linhas deficitárias sem uma efetiva criação de redes. Chama-se então o engenheiro Mário João Nigro, especialista no assunto, sendo autor de projetos em outras localidades do Brasil, para que faça um diagnóstico e proponha uma solução ao sistema de Recife. Além disso, o engenheiro Reginaldo Magno de Sá é enviado a São Paulo para estudar o funcionamento do sistema então integrado pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC). Além disso, também chega ao Recife, o Dr. Mário Lopes Leão, autoridade na área de transportes e organizador da CMTC.

O projeto então defendia a implantação de uma série de medidas, dentre elas a implantação de linhas de trólebus e de ônibus a diesel padronizados, além de uma administração centralizada em um órgão público. Surge assim - após inúmeros entraves de ordem financeira e institucionais, vencidos com auxílio de muita vontade política, principalmente nos governos municipais de Pelópidas Silveira e Miguel Arraes - a instalação para o funcionamento dos ônibus elétricos (trólebus) e a Companhia de Transportes Urbanos (CTU), em 1960, tendo esta, o monopólio sobre as concessões de transporte e o monopólio sobre a exploração dos ônibus elétricos (Vasconcelos; Andrade, 2018, p. 169).

De acordo com a Vasconcelos e Andrade (2018), a operação de ônibus a diesel era insuficiente para transportar os passageiros que utilizavam o sistema de bondes no Recife e região. Com isso, o poder público busca o suprir a necessidade das pessoas com o uso dos trólebus, veículos alimentados por eletricidade, projetados para o deslocamento em massa de pessoas em centros urbanos. Logo se criou linhas que ligavam os subúrbios ao centro do Recife. Mas

devido a crises internacionais que comprometiam a renovação de frota de trólebus, a chegada de peças para reposição, onde todos vinham do exterior, somadas a ingerência do Estado e tentativas frustradas de funcionalidade, o trólebus tem sua operação encerrada no início dos anos 2000.

Considerando a expansão populacional que ocasionou a construção de novos conjuntos habitacionais, elaborou-se o Sistema Estrutural Integrado (SEI), tendo sua implantação iniciada em 1992, permitindo que seus usuários, através de integrações físicas posicionadas nos cruzamentos dos principais corredores da estrutura viária com vias perimetrais, acessem outras linhas sem acréscimo no custo de passagem, possibilitando redução de superposição de percursos, melhor racionalização de linhas e quilometragem percorrida, além de descongestionar o centro do Recife, para onde grande parte das linhas convergiam, de forma que os usuários tinham de se deslocar para lá para acessar outros pontos da cidade para os quais não tinham ligação direta. Além disso, a inclusão do metro, ampliou a funcionalidade do sistema. O Serviço de Transporte Complementar de Passageiros (STCP) foi criado visando proporcionar maior mobilidade aos cidadãos entre os bairros da cidade e em áreas de difícil acesso, em especial os morros ocupados, neste último caso com tarifa gratuita. Atualmente, beneficia 69 bairros e comunidades do Recife. Contudo, as condições atuais dos terminais integrados não se encontram boas, com problemas infraestruturais e organizacionais que tornam a passagem por ele algo indesejável, afastando potenciais usuários do sistema e onerando em tempo e qualidade de viagem, os usuários que passam por esses terminais. Além disso, o próprio sistema possui problemas de operação que recaem em excessos de lotação a níveis insustentáveis durante os horários de pico, seja por baixa frequência em determinadas linhas, ou ainda por insuficiência de veículos para outras, ou mesmo a situação insustentável dos transportes viários, quando confrontadas com os engarrafamentos frequentes enfrentados nas vias principais, considerando que em grande parte destas, o transporte coletivo é fornecido em via mista com o veículo particular. (Vasconcelos; Andrade, 2018, p.170)

Em agosto de 2010 foi anunciado pelo Governo do Estado de Pernambuco o Programa de Mobilidade Urbana (PROMOB), que trazia atualizações de estudos que resultava em uma facilidade de locomoção da população da Região Metropolitana do Recife. Esse estudo resultaria em um pacto positivo pois exploraria todos os meios de deslocamentos viáveis para o conglomerado de cidades em torno do Recife, priorizando o transporte público de passageiros.

À época do lançamento do PROMOB, o secretário estadual das Cidades, Danilo Cabral, ressaltou as dificuldades enfrentadas pelos cidadãos da Região Metropolitana do Recife (RMR) no deslocamento diário e o impacto social do Programa, enfatizando o foco das ações tanto na melhoria dos sistemas de transporte coletivo da RMR como na oferta desses serviços à populações ainda não atendidas. Ainda de acordo com o portal do Governo do Estado de Pernambuco, um dos principais objetivos do PROMOB refere-se ao fato de que sua implantação proporcionará não somente a resolução dos críticos problemas em relação à mobilidade urbana na RMR, especialmente por meio da priorização do transporte coletivo, mas também a criação de novas opções de transporte para a região, lidando com o crescimento das cidades em seu entorno (Béhar; Dourado, 2015)

Segundo Behár e Dourado (2015), o PROMOB era tratado pela imprensa local como sendo uma obra que resultaria em uma grande evolução da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Recife. O programa de Mobilidade pode ser considerado um marco para a mobilidade urbana da Grande Recife, pois integrava todos os meios de transportes existentes, sendo eles no modal rodoviário (transporte coletivo, transporte individual). Com isso elevaria a qualidade do transporte público resultando em uma maior adesão da população.

De acordo com Ferraz e Torres (2004), são doze os fatores que influem na qualidade do transporte público urbano: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e estado das vias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo buscou mostrar a necessidade de efetivas políticas públicas que visem o aprimoramento do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR). Como percebido, não há mudanças significativas no transporte urbano de passageiros da grande Recife, no decorrer dos anos 2000. Todo executado atualmente é derivado de projetos desenvolvidos nos 80, 90, a exemplo do Sistema Estrutural Integrado (SEI), que apenas foi concluído a sua implantação com a execução do Programa de Mobilidade Urbana (PROMOB), que visava soluções efetivas de mobilidade

urbana no Recife para a Copa do Mundo de 2014. Porém o Governo do Estado não executou o PROMOB na íntegra. Podendo citar o exemplo da BR 101 Norte, do trecho do Terminal Integrado do Macaxeira ao Terminal Integrado Abreu e Lima, em Paulista, que não há o corredor exclusivo para o Transporte Público.

A problemática apenas se agrava, pois não há um comprometimento das lideranças governamentais para efetuar políticas contínuas de grande impacto social, no âmbito de mobilidade urbana direcionado ao transporte público de passageiros. Pode-se exemplificar o Sistema de Bus Rapid Transit (BRT), que sofre significativas modificações de seu projeto original de operação. Anseios básicos da população não são atendidos. Basicamente, o que se ouve dos usuários, é o desejo de se obter um transporte público com tarifas acessíveis e com o conforto necessário para se trafegar nos veículos. Quando se faz uma análise de todas as leis, diretrizes, projetos, políticas, conclui-se que a operação do sistema de transporte público de passageiros do Recife é altamente complexo. Todo o conjunto resultaria em um serviço de excelente qualidade mas não é o que ocorre na prática. Atualmente, tanto as permissionárias, como as consorciadas, sobrevivem da tarifa que é cobrada do usuário. Os subsídios que são concedidos pelo governo tornam-se irrisórios. De acordo com a Associação Nacional de Empresas do Transporte Urbano, de 1994 até 2011, houve 24% de perda de demanda. Na chegada da Copa em 2014, se encheu a oportunidade de se reverter essa situação, porém mais uma vez o poder público não atende ao anseio da população, o que resulta em uma maior fragilidade e por fim, ainda mais pessoas deixam de utilizar o transporte coletivo de passageiros.

A situação é grave. Segundo Roberta Soares (2022), Desde a sua criação no ano de 2008, o Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, não atende a sua função básica de existência. O GRCTM, se deu basicamente para aprimorar todo um sistema de transporte, no intuito de trazer de forma mais específica os poderes municipais para o planejamento dos transportes urbano da Região Metropolitana do Recife, assim repartir as responsabilidades com os poderes municipais, inclusive no quesito de financiamento. O Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano seria o responsável por regulamentar e efetuar o serviço. Salientando que no Brasil há apenas três Estados que

possuem o sistema integrando toda as respectivas regiões metropolitanas, são eles: Vitória (ES), Goiânia (GO), Recife (PE). No Recife, o modelo de consórcio metropolitano é pioneiro, sendo o primeiro da Região Nordeste do Brasil. Porém, não existe condições de ideslizar um serviço fim de qualidade para a ponta se os entes básicos envolvidos não atendem as suas funções vitais.

O que já não era bom, só agravou com a pandemia de corona vírus de 2020. Segundo Roberta Soares (2022), houve uma grande dispersão de usuários no sistema. Em julho de 2021 à junho de 2022 houve o registro de 290.294.981 (duzentos e noventa milhões duzentos e noventa e quatro mil novecentos e um) passageiros transportados pagantes. Em 2019, foi observado o registro de 297.945.332 (duzentos e noventa e sete milhões novecentos e quarenta e cinco mil e trezentos e trinta e dois) passageiros transportados pagantes. Segundo dados do Grande Recife Consórcio Transporte Metropolitano, no segundo semestre de 2019, existia em operação 2.437 (dois mil quatro centos e trinta e sete) veículos. Já em 2022, têm em operação 2.991 (dois mil novecentos e noventa e um) veículos, com 377 linhas.

Como visto, o transporte público de passageiros atende a camada mais necessitada da parcela da população que basicamente não possui outra forma de se deslocar em raios significativos que não seja por meio do transporte coletivo. Existem medidas que visam aduar o serviço prestado pelas empresas permisssionária e consociadas, mas que muitas vezes são ingnoradas. Deve-se atentar para as opiniões dos usuários que de alguma forma somam para realização do serviço fim, com maior qualidade, unidos às políticas públicas efetivas que busquem o progresso do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife (STPP/RMR), assim irá se cumprir o direito contitucional, conforme determina o inciso IV do Parágrafo Único do Art. 175 da Constituição Federal que devem ser garantidos por meio de um transporte público coletivo de passageiros rápido, seguro, confortável, contínuo, abrangente, confiável, eficiente, eficaz e com tarifas módicas. Jámais pode ser esquecido ou ingnorado, que apesar do serviço ser ofertado por empresas privadas, o serviço é publico, do povo, baseando-se no comprimento

da seguinte premissa: O transporte Público de Passageiros pertence ao povo, portanto, deve cumprir o seu dever constitucional, deve fazer cumprir o serviço social do transporte aos que mais precisam.

REFERÊNCIAS

Béhar, Alexandre; Dourado Débora. **Programa Estadual de Mobilidade Urbana do Governo do Estado de Pernambuco (PROMOB): políticas públicas inovadoras ou repetição das práticas realizadas no passado?**. São Paulo. SciELO - Scientific Electronic Librarian Online. 2015. Disponível em <https://www.scielo.br/j/urbe/a/HNqxGhxFDjBcnR7PVY4VPFp/?lang=pt#> Acesso em 22 de nov. 2022.

CASTILHO, Fernando. **Metrô do Recife já foi o melhor do Brasil, hoje virou sucata**. Site: Jornal do Comércio Digital, 2021. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/jcnegocios/2021/04/12114976-metro-do-recife-ja-foi-o-melhor-do-brasil-hoje-virou-sucata.html/> > Acesso em 22 nov. 2022.

CAVALCANTE, Flávio. **O Início do Metrô do Recife**, site Centro Oeste Brasil, s.d. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/TU/MetroRec/inicio-da-operacao-ferroviaria-1985.shtml>> Acesso em 22 nov. 2022.

Companhia Brasileira de Trens Urbanos, 2014. Disponível em: <https://mac.cbtu.gov.br/index.php/pt/>> Acesso em 22 de nov 2022.

DIAS, Marcos Aurélio. **Introdução à Logística – Fundamentos, Práticas e Integração**. São Paulo. Atlas. 2017.

Facundo, Matheus. **Fortaleza tem a Região Metropolitana mais populosa do Nordeste**, 2018 Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2018/08/fortaleza-tem-a-regiao-metropolitana-mais-populosa-do-nordeste.html>> Acesso em 22 de nov. 2022.

FERRAZ, Arthur. **Recife é a quarta cidade do país com mais espaços reservados ao transporte público, diz pesquisa**, 2020. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/noticias/recife-e-a-quarta-cidade-do-pais-com-mais-espacos-reservados-ao-transp/129260/>> Acesso em 22 de nov. 2022.

Ferraz, Torres (2004) **Transporte Público Urbano**. 2a. ed. São Carlos, Rima.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo. Atlas. 2008.

Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, 2008. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/institucional/historico/historico-da-emu/>.> Acesso em 22 nov. 2022.

Grande Recife Consórcio de Transporte Metropolitano, 2008. Disponível em: <https://www.granderecife.pe.gov.br/sitegrctm/transporte/sistema-estrutural-integrado/>> Acesso em 22 nov. 2022.

Lakatos, Eva; MARCONE, Mariana. **Metodologia Científica: Ciência e Conhecimento Científico, Métodos Científicos, Teoria, Hipóteses e Variáveis**. São Paulo. Atlas. 2005.

Ministério dos Transportes, 2020. Disponível em <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transportes-no-brasil-sintese-historica> acesso em 22 nov. 2022.

SOUSA, Fellype; MENEZES, Caio. **Avaliação do Transporte Público na RMR pelos Indicadores de Qualidade Definidos pelo Regulamento. Recife**. Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET. 2017.

VASCONCELOS, Débora; ANDRADE, Maurício. **Abordagem Histórica dos Transportes no Recife-PE**. Gramado. Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes – ANPET. 2018.