



urbe. Revista Brasileira de Gestão
Urbana

ISSN: 2175-3369

urbe@pucpr.br

Pontifícia Universidade Católica do
Paraná
Brasil

Hochmann Béhar, Alexandre; Coutinho Paschoal Dourado, Débora
Programa Estadual de Mobilidade Urbana do Governo do Estado de Pernambuco
(PROMOB): políticas públicas inovadoras ou repetição das práticas realizadas no
passado?

urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, vol. 7, núm. 3, septiembre-diciembre, 2015,
pp. 354-367

Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Paraná, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193142137006>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto



Programa Estadual de Mobilidade Urbana do Governo do Estado de Pernambuco (PROMOB): políticas públicas inovadoras ou repetição das práticas realizadas no passado?

State Program for Urban Mobility of the State of Pernambuco Government (PROMOB): innovative public policies or repetition of the activities undertaken in the past?

Alexandre Hochmann Béhar, Débora Coutinho Paschoal Dourado

Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, PE, Brasil

Resumo

O presente trabalho caracteriza-se pela proposição de uma compreensão a respeito da principal e mais recente política pública voltada para mobilidade urbana implementada pelo Governo do Estado de Pernambuco, denominada Programa Estadual de Mobilidade Urbana (PROMOB), bem como de sua contextualização e análise em face das políticas públicas, voltadas para o mesmo fim, implementadas pelos governos anteriores. Tal estudo foi realizado por meio de uma pesquisa qualitativa básica, apoiada em análise de documentos publicados tanto pelo próprio estado quanto por outros atores inseridos nessa sociedade, como a imprensa e organização da sociedade civil. Como ferramenta de análise dos dados, foi utilizada a análise de conteúdo. Os resultados obtidos, a partir do detalhamento de cada um dos nove projetos associados ao Programa, distribuídos em 11 categorias analíticas, indicam que, contrariamente ao discurso dos governantes e de alguns atores da sociedade civil, relativamente pouco está sendo feito de maneira efetiva, diferente das políticas públicas de mobilidade urbana realizadas pelos governos anteriores na mesma região.

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

Abstract

This work is characterized by the proposition of an understanding about the main and most recent public policy for urban mobility implemented by the State of Pernambuco Government, named State Program for Urban Mobility (PROMOB), as well as its analysis and contextualization compared to public policies focused at the same purpose, implemented by previous governments. This study was conducted through a basic qualitative research, based on analysis of documents published by both the state itself, as by other actors inserted in this society, such as the press and civil society organization. Content Analysis was used as data analysis tool. The results from the breakdown of each of the nine projects associated with the program, distributed in eleven analytical categories, indicate that, contrary to the discourse of rulers and some civil society actors' speeches, relatively little is being done in an effectively different manner from the public urban mobility policies undertaken by previous rulers in the same region.

Keywords: Urban mobility. Public policy. PROMOB.

AHB é doutorando em Administração, e-mail: alexhb2@hotmail.com

DCPD é doutora em Administração, e-mail: dcpdourado@gmail.com

Introdução

Anunciado em 10 de agosto de 2011 pelo governador Eduardo Campos, o Programa Estadual de Mobilidade Urbana (PROMOB) foi apresentado como um marco histórico para as políticas públicas de mobilidade urbana no estado de Pernambuco, que agregou ações mais relevantes destinadas para esse fim, no âmbito da administração estadual (Pernambuco, 2014a).

Descrito pela imprensa local como o “trânsito do futuro no Recife” (Jornal do Commercio, 2011) e pelo próprio portal do Governo do Estado como uma “grande revolução nos transportes”, além de “um conjunto de obras nunca visto antes no estado” (Pernambuco, 2014b), na época de seu lançamento o programa contava com seis projetos e investimentos estimados em R\$ 1,5 bilhão (Blog do Jamildo, 2011). Em poucos meses, os investimentos foram aumentados, atingindo a cifra de R\$ 2,5 bilhões e direcionados para 10 projetos. Para isso, contou com recursos do Tesouro Estadual, do Programa de Aceleração do Crescimento da Copa (PAC da Copa) e do Programa de Aceleração do Crescimento para Mobilidade Urbana (PAC MOB) (Comitê Popular da Copa, 2014).

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 (Recife, 2011).

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 (Pernambuco, 2014a).

A RMR é, atualmente, uma das maiores regiões metropolitanas brasileiras, concentrando quase metade da população e mais da metade do Produto Interno Bruto (PIB) estadual (CONDEPE/FIDEM, 2012; Portal G1-PE, 2012). Apesar de toda sua relevância (ou talvez até por causa desta), a dificuldade de locomoção em algumas regiões e em alguns horários chega a ser

tão grande que empresas têm perdido profissionais por conta do tempo gasto em engarrafamentos (Nascimento, 2013).

Faz-se necessário considerar também não somente o impacto social e o aspecto de segregação humana, associados à questão da mobilidade urbana, mas, especialmente, os diferentes interesses particulares que podem influenciar as decisões do estado, por meio da atuação de seus governantes, no planejamento e na execução das políticas públicas.

Nesse sentido, apresenta-se relevante compreender até que ponto o PROMOB apresenta-se como um conjunto de políticas públicas de mobilidade urbana realmente inovador, em relação às políticas públicas destinadas ao mesmo fim, realizadas anteriormente na RMR.

Contextualizando as políticas públicas de mobilidade na RMR

Instituída a partir de 1973, por meio da Lei Complementar Federal n. 14/73, a RMR compõe uma das seis regiões metropolitanas brasileiras com população superior a 3 milhões de habitantes, de acordo com estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (Portal G1-PE, 2012). Tal região, apesar de concentrar 42% da população e 65% do PIB estadual, ocupa somente 2,8% da área do estado de Pernambuco, apresentando, dessa forma, forte concentração (CONDEPE/FIDEM, 2012).

É importante observar que o sistema urbano desenvolvido nas proximidades da capital, Recife (PE), até a década de 1940, “[...] apesar de integrado, não formava uma estrutura metropolitana conurbada. Era um arquipélago de unidades perfeitamente definidas, com interligação entre seus elementos [...]” (Melo & Zancheti, 1997, p. 2). A transformação desse sistema se dá entre as décadas de 1960 e 1980, com a criação dos “[...] assentamentos industriais e também residenciais de alta densidade, ocupados por populações de baixa renda, ao longo de eixos rodoviários [...]” (Melo & Zancheti, 1997, p. 2).

Dessa forma, assim como nos demais grandes centros urbanos brasileiros, a RMR somente passou a contar com ações de planejamento voltadas para o crescimento da população urbana a partir da década de 1970. Entre outras questões, o deslocamento da população de baixa renda para a periferia, em

decorrência da especulação imobiliária e da valorização do espaço urbano, apresentou-se preponderantes para a implantação de ações que possibilitassem melhoria na infraestrutura urbana, como o transporte (CBTU, 2014).

A ação do estado para ordenamento e melhoria nas condições de mobilidade urbana da cidade do Recife (PE), ainda na década de 1970, foi capitaneada pelo Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) “[...] com a finalidade de se definir um Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Passageiros e um Plano Diretor de Transporte [...]” (Vainsencher, 2014).

Data também da década de 1970 um dos grandes marcos das ações estatais para melhoria da mobilidade na cidade do Recife (PE): a construção da Avenida Agamenon Magalhães. Como observa Passos (2012), “[...] são sete mil metros estratégicos para ligar os diversos pontos da cidade.” Mesmo com uma frota de apenas 50 mil carros, os governantes já demonstravam preocupação em relação com possíveis pontos críticos na via, associados ao desenvolvimento da cidade, ao proporem a construção de sete viadutos no decorrer da nova via. Destes, efetivamente estavam realizados, ao final da década de 1970, apenas dois elevados, além da pavimentação e do alargamento da via até o Derby (Passos, 2012).

Posteriormente, data de 1976 a criação do “Plano de Desenvolvimento Integrado da RMR” (Observatório das Metrôpoles, 2006, p. 95), aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento da RMR (CONDERM)¹ e que orientou a elaboração de outros planos setoriais do estado, entre eles o Plano Diretor de Transportes (PDT), de 1982, e o Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM), em 1982 (Observatório das Metrôpoles, 2006; Passos, 2013a).

Desse plano, pouco do que estava previsto foi efetivamente implementado, e mesmo os projetos executados o foram de forma parcial. A exceção se apresenta na implantação do metrô até Jaboatão, finalizada no final da década de 1980, e a expansão da linha até Camaragibe (PE), concluída em 2002 (Diário de Pernambuco, 2011).

Observa-se também que na década de 1980 ocorreram ações do estado, seja no âmbito local ou federal, que parecem se relacionar com uma perspectiva mais atual

de mobilidade urbana, por meio da priorização do transporte coletivo. Nesse sentido, no âmbito estadual, teve-se o início da operação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos/Recife (EMTU/Recife), com algumas transformações efetuadas a respeito do transporte coletivo na RMR (Grande Recife, 2014).

Também a constituição do Consórcio METROREC se destaca nesse período, a partir de decisão do Governo Federal por meio do Ministério dos Transportes. Tal consórcio foi constituído entre a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e deu início à construção do metrô em Recife (PE) em janeiro de 1983 (CBTU, 2014).

Do ponto de vista institucional, o que se percebe a respeito do processo de planejamento quanto às políticas públicas de mobilidade, de ordenação e de desenvolvimento urbano é uma forte concentração de ações tomadas pelo município do Recife (PE), principal município da RMR, até o lançamento do programa, que é objeto deste estudo, pelo governo estadual.

Outro aspecto relevante que se relaciona com as práticas públicas orientadas para possibilitar o desenvolvimento da rede de transporte e questões associadas à mobilidade na RMR se refere ao desenvolvimento econômico-financeiro do núcleo central dessa mesma região, no caso a cidade do Recife (PE), com a concentração da oferta de serviços, públicos e privados, além do maior volume de empregos (CBTU, 2014).

Tal questão parece se apresentar ainda mais complexa nos dias de hoje. A partir de dados disponibilizados pelo Censo 2010, o portal de internet do Observatório das Metrôpoles (2012a) “[...] aponta que as mudanças na geografia econômica pelas quais o estado de Pernambuco vem passando não impulsionaram significativas mudanças na estrutura social [...]”, entretanto, em relação à RMR, o que se observa é um deslocamento da população, anteriormente mais concentrada na cidade principal, neste caso o Recife (PE), em direção à periferia.

Também a essa questão relaciona-se a relevância não apenas da RMR, mas especialmente de sua metrópole, Recife (PE), tanto em relação às demais regiões do estado de Pernambuco quanto aos municípios dos estados vizinhos. Esse impacto foi identificado também em estudo desenvolvido pela Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (CONDEPE/FIDEM, 2012), que revelou

¹CONDERM (2014) é um órgão deliberativo e consultivo, presidido pelo Secretário de Planejamento e Gestão de Pernambuco.

a influência da RMR em ultrapassar seus limites políticos, atingindo não apenas outras regiões dentro do estado de Pernambuco, mas também municípios e capitais de estados vizinhos.

Tal destaque regional ocasiona impacto para a mobilidade na RMR e, portanto, também deve ser considerado na confecção de políticas públicas mais abrangentes, que proporcionem melhor integração entre as diversas áreas da RMR, possibilitando melhor deslocamento e/ou maior facilidade de acesso a serviços considerados básicos ou fundamentais, e, assim, de fato, proporcionando melhores condições de vida à população em geral.

É na conjunção das informações apresentadas que, em agosto de 2011, o Governo do Estado de Pernambuco apresentou o PROMOB. Tal programa será detalhado no próximo tópico.

O Programa Estadual de Mobilidade Urbana (PROMOB)

Anunciado em 10 de agosto de 2011 pelo governador Eduardo Campos, o PROMOB possui como principal objetivo facilitar o trânsito de pessoas na RMR, de forma ambientalmente sustentável, com a utilização dos meios de tecnologia da informação disponíveis (Recife, 2011).

No *site* do Governo do Estado de Pernambuco, o direcionamento dado aos benefícios advindos da implantação das ações existentes no PROMOB é mais amplo, agregando também a preocupação de realizar-se não só o deslocamento de pessoas, mas também de cargas. Outro aspecto acrescentado à fala do secretário das Cidades, Danilo Cabral, é proporcionar maior conforto e segurança nos deslocamentos realizados na RMR, sejam realizados por meios motorizados ou não (Pernambuco, 2014a).

Deve ser ressaltado, entretanto, que tal programa não se apresenta de forma estática e inflexível, pois recebe ajustes à medida que novas necessidades se apresentam. Nesse sentido, já se observam relevantes alterações entre a primeira versão do programa, publicada em 2011 (Pernambuco, 2011), e sua segunda versão, publicada em 2012 (Pernambuco, 2012a).

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 teve como principal foco incentivar

a utilização de bicicletas como meio de transporte para deslocamentos na RMR, e seu desenvolvimento se dá por meio da construção de ciclovias (inseridas no projeto dos corredores exclusivos de ônibus) e da instalação de bicicletários em diversos pontos da RMR, possibilitando a utilização do meio de transporte mesmo por quem não o possui (Pernambuco, 2012b).

Na Tabela 1 são detalhados os projetos que, atualmente, compõem o PROMOB e os seus aspectos centrais.

Procedimentos metodológicos

A partir do objetivo de pesquisa, optou-se por realizar tal estudo a partir do paradigma qualitativo (Mariz et al., 2005).

Sobre esse aspecto, Denzin & Lincoln (2006) orientam para a diversidade de metodologias de pesquisa associadas ao paradigma qualitativo. Nesse sentido, a estratégia de pesquisa escolhida é denominada por Merriam (2008) de pesquisa qualitativa básica. Na falta de uma denominação mais específica, tal estratégia representa uma perspectiva mais genérica em relação às demais estratégias de investigação da pesquisa qualitativa, mas, ainda assim, apresentando-se alinhada aos entendimentos a respeito do paradigma qualitativo (Mariz et al., 2005; Merriam, 2008).

A respeito da coleta de dados, utilizou-se o levantamento documental (Creswell, 2010) de artigos jornalísticos, publicações oficiais do Governo do Estado de Pernambuco, bem como outras informações não oficiais, disponibilizadas em portais de organizações da sociedade civil e de organizações de classe. Tal levantamento foi realizado exclusivamente por meio da internet, pois a maior parte dos projetos inseridos no PROMOB ainda estão em processo de construção e de implementação.

Posteriormente, foi realizada a triangulação entre as diferentes fontes de informação, que, mesmo com posicionamentos diferentes, proporcionarão uma espécie de validação do estudo (Creswell, 2010).

Para a análise dos dados optou-se por utilizar a análise de conteúdo, pois, como observa Bardin (2009, p. 33, grifo do autor), “[...] a análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise de comunicações.” Nesse sentido, foi identificada que, dentre as práticas da análise de conteúdo, a que se apresenta mais ajustada aos objetivos desta pesquisa é a “[...] análise temática

Tabela 1 - Apresentação resumida dos projetos do PROMOB

Projeto	Características Gerais
Implantação do Corredor de TRO da BR-101	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão total de 30,7 km - Investimento de R\$ 480 milhões - Total de 35 estações
Passarela do Aeroporto	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão de 460 metros - Investimento de R\$ 23 milhões - Liga o Aeroporto dos Guararapes ao TI Aeroporto
Programa Rios da Gente – Navegabilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão de 24,5 km - Investimento de R\$ 398 milhões - Total de 8 estações, divididas entre a Rota Oeste e a Rota Norte
Corredor Exclusivo de TRO Norte/Sul	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão de 37,9 km - Total de 42 estações - Investimento estimado de R\$ 393 milhões - Demanda/dia de 328 mil passageiros Obs.: Ramal Agamenon Magalhães - Extensão de 4,79 km - Investimento de R\$ 242 milhões - Total de 9 estações
Corredor Exclusivo de TRO Leste/Oeste	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão total de 12,3 km - Investimento de R\$ 145 milhões - Total de 22 estações
Ramal Cidade da Copa	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão de 6,3 km - Investimento de R\$ 131 milhões
II Perimetral e Via Metropolitana Norte	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão de 6,1 km - Investimento de R\$ 266 milhões
Via Metropolitana Sul e contorno Lagoa Olho D'Água	<ul style="list-style-type: none"> - Extensão da Via Leste de 10,9 km - Extensão da Via Oeste de 5,5 km - Investimento para formulação do projeto executivo na ordem de R\$ 2,6 milhões
Sistema Cicloviário – Pedala PE	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboração de projetos para implantação de ciclovias na extensão dos principais corredores de mobilidade - Extensão de 106,3 km - Investimentos aproximado de R\$ 22 milhões

Fonte: Adaptado de Programa Estadual de Mobilidade Urbana – PROMOB (Pernambuco, 2012a).

– quer dizer, da contagem de um ou vários temas ou itens de significação, numa unidade de codificação previamente determinada [...]” (Bardin, 2009, p. 73).

Na fase da “escolha dos documentos” (Bardin, 2009, p. 121), foram selecionados aproximadamente 50 documentos, entre pronunciamentos oficiais de governantes envolvidos com os projetos associados ao PROMOB, bem como notícias veiculadas por jornais locais, declarações de organizações da sociedade civil e estudos acadêmicos realizados a respeito de alguns dos referidos projetos.

Após efetuar uma “leitura flutuante” (Bardin, 2009, p. 122), iniciou-se a etapa de “exploração do material” (Bardin, 2009, p. 127) por meio do processo de codificação. Tendo como unidade de registro o “tema” (Bardin, 2009, p. 131), foi possível construir a codificação.

Na construção das categorias, a partir do que orienta Bardin (2009, p. 145), os seguintes passos foram seguidos: exclusão mútua, homogeneidade, pertinência, objetividade, fidelidade e produtividade. As categorias constituídas são apresentadas na Tabela 2.

Tabela 2 - Descrição conceitual das categorias

Categoria	Descrição
Necessidade de obra de grande porte	Necessidade de intervenção por meio de obras civis (elevados, pontes, viadutos, pistas e estações).
Priorização do transporte coletivo	Ações e projetos que direcionem mais recursos para o desenvolvimento dos modais de transporte coletivo.
Priorização do transporte individual	Priorização dos modais de transporte que apresentem caráter individual (bicicletas e automóveis), por meio de maior destinação de recursos.
Gerido pelo capital privado	Após a realização do projeto, a gestão do serviço será feita por organizações privadas.
Foco na Copa do Mundo	Relevância principalmente associada à realização de alguns jogos da Copa do Mundo FIFA 2014.
Mobilidade alternativa	Projetos que se apresentem como opções totalmente novas ao que já é oferecido na RMR.
Integração entre modais	Análise do grau de integração dos projetos realizados pelo PROMOB ao demais modais, disponível na RMR.
Ações de remoção da população local	Associada à necessidade de retirada dos moradores locais para construção dos projetos.
Possível impacto ambiental negativo.	Relacionada aos possíveis impactos ambientais negativos ocasionados pela implantação de determinados projetos.
Abertura para especulação imobiliária	Realização de melhorias na infraestrutura local e aumento da oferta de serviços podem gerar maior interesse de parte da população, valorizando a área e excluindo do espaço as camadas mais carentes da sociedade.
Opção não poluente	Relacionada à compreensão de que é possível criar alternativas para transporte e para mobilidade urbana que não gerem resíduos ou impactem negativamente o meio ambiente.

Fonte: Elaboração dos autores.

Análise dos resultados por categoria

A partir do discurso do Governo do Estado de Pernambuco, o PROMOB apresenta-se como uma “revolução nos transportes urbanos”, “um conjunto de obras como nunca foi visto em nosso Estado” e como uma “ação inovadora” (Pernambuco, 2014a), além de representar “[...] um dos maiores saltos de qualidade na história do transporte público de passageiros da sua Região Metropolitana [...]” (Pernambuco, 2014b).

De acordo com o texto, entrariam em uma nova era o transporte coletivo e o tratamento dado ao fluxo de veículos, guiando a RMR para o futuro. Os benefícios decorrentes também proporcionariam emprego e renda para milhares de pessoas (Pernambuco, 2014a).

Para avaliação dessas perspectivas, foi necessário realizar uma análise detalhada a respeito de cada um dos projetos associados ao PROMOB, o que possibilitou o desenvolvimento de categorias associadas ao planejamento e ao impacto das referidas ações sobre diversos aspectos, na RMR, os quais serão objetos de detalhamento a seguir.

Necessidade de obra de grande porte

Praticamente todos os projetos associados ao PROMOB apresentam-se associados a esta categoria, trazendo grande impacto sobre o valor dos projetos e seu tempo de execução. Mesmo o Programa Pedala PE, único a não possuir obras dessa natureza, está diretamente associado às obras de grande porte, já que boa parte dos 106 Km de ciclovias previstos no PROMOB se relaciona à construção dos TROs (Transporte Rápido de Ônibus, corredores expressos de transporte coletivo) e das perimetrais, contemplados em outras ações do Programa. Na Tabela 3 detalham-se as obras associadas ao Programa.

Priorização do transporte coletivo

Relacionam-se a esta categoria os projetos dos TROs, a requalificação e a implantação de corredores exclusivos para ônibus (totalizando mais de 50 Km de corredores expressos), assim como o Programa Rios da Gente. Ainda que existam críticas a tais ações, a serem

Tabela 3 - Relação de obras de grande porte por projeto

Projeto	Obras de grande porte
Programa Rios da Gente	Construção de oito estações.
Passarela Aeroporto	Construção de uma passarela suspensa, com quase 500 metros.
Corredor Norte-Sul	Construção de 42 estações e pista elevada.
Corredor Norte-Sul – Ramal Agamenon Magalhães	Construção de nove estações e pista elevada.
Corredor Leste-Oeste	Construção de 22 estações, dois viadutos e um túnel.
Corredor BR-101	Requalificação de 30 km da via e construção de 45 estações.
Ramal Cidade da Copa	Construção de uma ponte e três viadutos, considerados “obras de arte” no programa do governo.
II Perimetral e via Metropolitana Norte	Alargamento do Rio Frágoso em até 30 m para construção da via.
Via Metropolitana Sul e contorno da Lagoa Olho D’Água	Revitalização da Lagoa Olho D’Água e construção de aproximadamente 17 km de via.

Fonte: Elaboração dos autores.

apresentadas em outras categorias, sua finalidade maior é facilitar a operação de modais de transporte coletivo, ganhando em conforto e em agilidade.

Observa-se, entretanto, que alguns programas apresentados como ações de priorização do transporte coletivo, na verdade, possuem destinação maior de recursos (espaço, investimento, propaganda, entre outros) em relação ao transporte individual, fato que será mais bem abordado na próxima categoria.

Priorização do transporte individual

Sobre tal categoria, parece necessário contextualizar as políticas públicas federais de mobilidade urbana, prioritariamente, realizadas no século XX. Nesse sentido, observa-se que “[...] a implantação de efetivas políticas públicas visando à ampliação do modal rodoviário no Brasil na década de 1950 está diretamente relacionada ao processo de industrialização [...]” (Nunes, 2011, p. 25). Tal direcionamento parecia apoiar-se na lógica industrial da época, pois:

A indústria do automóvel não envolve apenas a produção de carros (incluindo aí a exploração de minérios, a metalurgia, a indústria de autopeças e os serviços mecânicos de manutenção dos veículos) e as obras de infraestrutura destinadas à sua circulação [...] Mas a rede de negócios e interesses em torno do automóvel vai bem mais longe, envolvendo inclusive o coração da política energética, estratégica para qualquer projeto de poder nacionalista ou imperialista (Maricato, 2008, p. 9).

Nesse aspecto, as observações do Observatório das Metrópoles (2012b) sobre o projeto Ramal Cidade da Copa, de Passos (2013b) em relação aos projetos da Via Metropolitana Norte e II Perimetral e de Rocha (2013) sobre a Via Metropolitana Sul suportam a compreensão de alinhamento entre tais ações governamentais e essa categoria. Estas apresentariam maior direcionamento de recursos aos modais de transporte individual (especialmente ao automóvel).

Quanto ao Ramal Cidade da Copa, a partir do Observatório das Metrópoles (2012b), ressalta-se que, mesmo contemplando a construção de um corredor para TRO e uma ciclovia, o projeto apresentaria maior destinação do espaço construído para os automóveis. Outro aspecto que se relaciona com essa questão refere-se à duplicação da BR-408, exclusivamente dedicada para utilização de veículos particulares.

Caso parecido se apresenta a respeito do projeto da Via Metropolitana Norte e requalificação da II Perimetral. Sobre tal projeto, Passos (2013b) aponta que, apesar de estar prevista a construção de uma faixa para TRO em cada lado, também serão construídas duas faixas de rolagem para carros de cada lado, além do fato de que a via se conectará às rodovias PE-15 e PE-01, vias em que não há previsão para instalação de corredor exclusivo para ônibus. Ainda de acordo com o documento, a expectativa do governo é de que serão beneficiados 70 mil motoristas por dia, enquanto que o número de usuários de ônibus esperados será menor, cerca de 10 mil pessoas.

Quanto ao projeto da Via Metropolitana Sul, ainda que não haja um projeto definitivo ressalta-se, a

partir de Rocha (2013), que nenhuma das vias a ele conectadas apresenta proposta para implantação de corredores exclusivos de ônibus. Tal questão leva a conjecturar que sua finalidade prioritária está associada à utilização de veículos particulares. Outro indicativo dessa observação refere-se à conexão da Via Metropolitana Sul à Ponte do Paiva, via com cobrança de pedágio, a qual, até o momento, não se apresenta como local de passagem de opções de transporte coletivo.

Destaca-se também a conexão com o Programa Pedala PE, justificada a partir da conceituação da categoria. Tal programa caracteriza-se pela implantação e pela recuperação de mais de 100 km de ciclovias em toda a RMR, além de ações socioeducativas. Faz-se necessário ressaltar, entretanto, que, apesar dos benefícios e dos avanços na formalização e na inserção de tal programa ao PROMOB, ainda observam-se alguns aspectos que não estão adequadamente ajustados à utilização da bicicleta como meio de transporte, por exemplo, a falta de proteção contra as intempéries ou a integração entre as ciclovias, passando pela segurança do ciclista na via (Melo, 2009). Tal programa também apresenta como diferencial a participação ativa da sociedade civil, por meio da Associação Metropolitana dos Ciclistas do Grande Recife (AMECICLO) (Passos, 2014).

Gerido pelo capital privado

Esta categoria se relaciona com um dos aspectos de grande relevância quanto aos projetos associados ao PROMOB, já que a implantação de corredores de ônibus e do programa de navegabilidade, bem como o aluguel de bicicletas, por sua característica privada, possuem tarifas que visam à obtenção de lucro.

Sobre esse aspecto, destaca-se observação de Nascimento (2013) ao apontar que, entre julho 1994 e maio de 2013, a inflação do transporte público foi quase 100% superior à inflação oficial (647,21% x 332,33%), o que, se mantido, trará impacto direto para os usuários.

Ressalta-se, entretanto, o fato de que alguns projetos do PROMOB possibilitam a integração entre modais e podem minimizar tais custos, já que será possível utilizar diversos meios de transporte pagando-se apenas uma passagem.

Foco na Copa do Mundo

Sob tal perspectiva se enquadram, principalmente, os projetos da Passarela Aeroporto e Ramal Cidade da Copa.

A Passarela Aeroporto apresentou-se como uma obra de grande importância para deslocamento de turistas no período da Copa do Mundo da FIFA 2014. Porém, ressalta-se o fato de não ter sido identificado qualquer estudo do Governo do Estado a respeito da real necessidade ou do volume de pessoas esperado para utilização da passarela após o evento.

Já em relação ao Ramal da Copa, cabe destacar, a partir de levantamento realizado pelo Observatório das Metrópoles (2012b), que sua construção se deu em área isolada do centro urbano, tendo como prioritário objetivo atender ao deslocamento de pessoas para os jogos e eventos realizados na Arena Pernambuco. Considerando o afastamento dessa região das áreas problemáticas quanto à mobilidade urbana, compreende-se que tal projeto, ao menos nesse primeiro momento, não contribuiria de forma efetiva para melhoria da mobilidade urbana na RMR. Talvez seus reflexos, se observados, serão no longo prazo e, possivelmente, de maneira indireta.

Mesmo com menor impacto, também os projetos dos corredores exclusivos de TRO Norte-Sul e Leste-Oeste foram incluídos sob tal classificação.

Mobilidade alternativa

Relacionam-se a esta definição o Programa Pedala PE e o Programa Rios da Gente.

Quanto a este último programa, parece até mesmo natural que se idealize, em uma região cortada por tantos rios, algum projeto que possibilite o deslocamento por meio da navegação, contudo até o momento é utilizado para fins turísticos.

No entanto, sobre o Projeto Pedala PE, observa-se que não chega a ser exatamente uma novidade que as pessoas utilizem bicicletas como meio de transporte, mas até então tais usuários não haviam sido inseridos formalmente nas políticas públicas de mobilidade urbana da RMR. Tal formalização pode ter forte impacto para a mudança cultural sobre a utilização das vias públicas e sobre as novas formas de interação entre os modais.

Integração entre modais

É importante salientar que esta categoria se apresenta como um dos principais objetivos do governo nas ações inseridas no PROMOB (Pernambuco, 2014a). Entretanto, a partir dos documentos analisados, os dois projetos (o Programa Rios da Gente e o Pedala PE) apresentam imprecisão e, por isso, relação mitigada com tal categoria.

Em relação ao programa de navegabilidade, apesar de lhe ser atribuída a possibilidade de integração com a estação de metrô do Recife (PE) e, dessa forma, com os demais modais de transporte (Pernambuco, 2012a), a partir de observações efetuadas em matéria publicada no portal Pernambuco.com (Diário de Pernambuco, 2013), ainda não está totalmente claro como isso poderá acontecer, já que nos projetos e nos planos apresentados os modais não parecem apresentar proximidade entre suas estações.

Quanto ao Pedala PE, a partir do que apresenta a Secretaria das Cidades (Pernambuco, 2012b), parece que a principal forma de integração se relaciona com a instalação dos bicicletários nos terminais de integração. Observa-se, porém, que a instalação das estações para aluguel de bicicletas, destacada por Aquino (2013), em locais próximos aos terminais, das estações do metrô e, futuramente, das estações do Programa Rios da Gente pode viabilizar maior integração desse meio de transporte.

Ações de remoção da população local

A partir da conceituação apresentada para a categoria, associam-se propriamente a ela os projetos do ramal da Cidade da Copa, o da Via Metropolitana Sul e o contorno da Lagoa Olho D'Água e implantação do corredor de ônibus da II Perimetral e da Via Metropolitana Norte.

Para possibilitar a construção do Ramal Cidade da Copa, 107 famílias foram deslocadas de suas casas. Foram meses de disputas judiciais e de conflitos com a população residente, que também sofreu com a demora no pagamento das indenizações. A retirada dos moradores e a destruição das moradias deixaram, na maior parte da população, um sentimento de revolta e de insatisfação em relação aos governantes e com tais políticas (Sarmento, 2014).

Já o projeto da Via Metropolitana Sul e o contorno da Lagoa do Olho D'Água, tratado pelo governo e pela imprensa como projeto de urbanização, têm encontrado a mesma resistência para deslocamento da população ribeirinha, com o agravante de que a própria Prefeitura de Jaboatão dos Guararapes (município onde se encontra a lagoa) se apresenta 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 (Jornal do Commercio, 2013).

Ainda sobre esse projeto, o Ministério Público de Pernambuco, por meio da Promotora de Justiça Isabela Carneiro Leão, observa que a retirada dos moradores do entorno da Lagoa Olho D'Água estaria sendo realizado de forma desordenada e sem critérios claros. O documento ressalta que os funcionários da Companhia de Habitação de Pernambuco (CEHAB) estariam ordenando a saída dos moradores sem qualquer documento que fundamentasse tal orientação (Brasil, 2013).

Já em relação ao corredor de ônibus da II Perimetral e da Via Metropolitana Norte, apesar de ainda não terem sido iniciadas suas obras, conforme observa Passos (2013b), a previsão inicial é que seja realizada a retirada de aproximadamente 12 mil famílias.

Possível impacto ambiental negativo

A partir do que foi possível identificar nos documentos analisados, em relação ao planejamento e à execução de alguns dos projetos do PROMOB, observa-se certo grau de distanciamento entre a legislação ambiental vigente e as dimensões atuais de preservação ambiental e de qualidade de vida nas cidades. Essa afirmação, referenciada a seguir, relaciona-se mais diretamente aos corredores exclusivos de TRO Norte-Sul e Leste-Oeste, ao Programa Rios da Gente, ao Ramal da Cidade da Copa, à Via Metropolitana Norte e, talvez marginalmente (pelo estado inicial do projeto), à Via Metropolitana Sul.

Os principais impactos ambientais negativos relativos à implantação dos corredores exclusivos de TRO não se relacionam apenas com o aumento do número de ônibus e de emissores de monóxido de carbono (fato que poderia ser compensado com a diminuição do número de carros nas ruas), mas especialmente pelo impacto ambiental ocasionado no local em que

estão sendo construídos os corredores. Sobre esse 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 de palmeiras para implantação dos corredores expressos.

A possibilidade de negativo impacto ambiental também é percebida 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 constituição da Cidade da Copa, que substituirá, até 2025, áreas de Mata Atlântica por residenciais, empresas, escolas, hotéis e centros de convenções (Observatório das Metrôpoles, 2012b).

Quanto à Via Metropolitana Norte, a partir do que observa Passos (2013b), tal projeto parece incorrer em dois possíveis impactos ambientais negativos: o primeiro com o alargamento do leito do Rio Fragoso para algo entre 35 e 45 m (atualmente, possui 12 m); o segundo com o fato de transformar um ambiente natural em local de passagem de carros, ônibus e caminhões, gerando maior poluição local. Vale observar, porém, que a execução de tal projeto pode ocasionar limpeza do canal e a diminuição da poluição atmosférica da região, com a redução dos engarrafamentos, apesar de não ter sido identificado nenhum estudo ou levantamento do governo estadual nesse sentido.

Também o Programa Rios da Gente parece apresentar-se como um dos projetos do PROMOB inseridos nesta categoria. A partir das informações disponibilizadas pelo Governo do Estado de Pernambuco (Pernambuco, 2012a) e do portal de notícias Pernambuco.com (Diário de Pernambuco, 2013), tal questão pode ser avaliada de duas maneiras: uma refere-se ao possível impacto negativo da utilização do sistema de transporte, por meio do motor a combustão das embarcações; a outra, ao comportamento dos usuários no cuidado quanto à destinação de resíduos.

O outro aspecto relaciona-se com o processo de construção das estações e da dragagem do Rio Capibaribe. De acordo com observação realizada por Soares (2012), um dos motivos para atraso da obra relaciona-se à falta de documentação e à 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 (Brasil, 2013), a Promotora de Justiça Isabela Carneiro Leão (do Ministério Público de Pernambuco) teria expedido recomendação à Secretaria Estadual das Cidades no sentido de suspender, abster e praticar quaisquer atos que viabilizem tanto as obras do contorno da Lagoa Olho D'Água como da Via Metropolitana Sul.

Abertura para especulação imobiliária

Sobre esta categoria, apesar de ainda existirem poucas evidências sobre tal impacto nos documentos analisados, identifica-se sua aproximação especialmente aos projetos Via Metropolitana Sul, Lagoa do Olho D'Água e (no futuro, possivelmente) Ramal Cidade da Copa.

Especificamente a respeito da Via Metropolitana Sul e do contorno da Lagoa Olho D'Água, o impacto foi ocasionado após o anúncio do projeto. Isso pode ser percebido pela reportagem publicada no JC Online (Jornal do Commercio, 2012), na qual se destaca que o grupo Habiserve havia anunciado, em julho de 2012, investimentos de R\$ 600 milhões em um empreendimento imobiliário de grandes proporções, composto por cinco torres residenciais de 30 andares cada (1.200 apartamentos), duas torres divididas entre flat e empresarial e um shopping. A expectativa da construtora é que cada apartamento, com aproximadamente 70 m², seja vendido por um valor em torno de R\$ 420 mil.

Também o Grupo Queiroz Galvão buscou investimentos 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 Desenvolvimento Imobiliário, 2012), que seria um dos mais altos da RMR, segundo o índice FIPEZAP de janeiro de 2015.

Sobre tal aspecto, vale ressaltar a observação de Maricato (2003), de que a especulação imobiliária e a consequente valorização dos imóveis podem se apresentar como uma das principais causas de segregação espacial e de deslocamento da população carente para novas áreas, mais distantes e tão carentes de serviços como as áreas anteriormente ocupadas.

Nesse sentido, não foram identificadas análises e ações governamentais voltadas a minimizar ou dirimir tal impacto.

Opção não poluente

A única ação do PROMOB relacionada a esta categoria é o sistema ciclovitário Pedala PE, já que tal programa possui como principal objetivo popularizar o uso da bicicleta como meio de transporte entre a população.

Sobre esse aspecto, ressalta-se o fato de não haver entre os projetos qualquer proposta para expansão do metrô ou a instalação dos chamados Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs).

Conclusão

Com base nas análises realizadas, parece ser possível inferir algum tipo de interpretação quanto à expectativa apresentada pelo estado a respeito do referido programa.

Nesse sentido, destaca-se o fato de que 9 entre 10 projetos estão baseados na construção de obras de grande porte, sendo que algumas estão associadas também a um negativo impacto ambiental. Dessa forma, as ações parecem se relacionar com as dos projetos do passado, já que destinam expressivo volume de recursos públicos para construção de grandes projetos viários.

Ainda quanto ao posicionamento dos governantes diante dos possíveis impactos ambientais negativos identificados em alguns projetos, observa-se que essas questões não seriam priorizadas nos projetos. Contrariamente, a análise dos documentos aponta que a realização de diversas ações foi iniciada sem autorização dos órgãos responsáveis pela gestão e pelo monitoramento ambiental.

No tocante à necessidade de remover a população instalada, observa-se uma relativa inflexão conservadora de tal prática, medida que se aproxima das ações de mobilidade realizadas por governos anteriores, como a construção da Avenida Agamenon Magalhães, na década de 1970.

Ressalta-se também o que parece ser a dinâmica da lógica capitalista quanto ao mercado imobiliário, com a valorização de áreas a serem revitalizadas pelas ações governamentais, ocasionando o deslocamento

das populações mais pobres para áreas mais distantes e carentes de condições básicas de moradia e de sobrevivência. O impacto das ações do governo sobre a especulação imobiliária, apesar de não ser propriamente algo inédito, parece não ter sido considerado pelos responsáveis pelo planejamento dos projetos vinculados ao PROMOB.

Nesse sentido, destaca-se o papel do capital privado não somente por meio da construção de grandes obras viárias, mas também por sua participação em projetos destinados à cobrança de tarifas de utilização, com vistas à geração de lucro, como é o caso dos TROs, do Programa Rios da Gente e do aluguel de bicicletas (iniciado muito antes de qualquer requalificação ou construção de ciclovia). Destaca-se também a realização de projetos que parecem estar profundamente vinculados à realização da Copa do Mundo de futebol e que não apresentam estudos, por parte dos governantes, quanto à sua real demanda de utilização após o evento. Assim, interpreta-se que a ação dos governantes, assim como no passado, ainda se encontra profundamente influenciada pelos interesses de determinadas classes hegemônicas.

Observa-se, ainda, grande soma de recursos públicos destinados a projetos de mobilidade que beneficiam o trânsito de veículos particulares. Considerando o contexto histórico das políticas públicas brasileiras de mobilidade urbana, parece justa a compreensão de que tal direcionamento apresenta-se alinhado ao modelo praticado no passado, direcionado ao caráter rodoviarista de tais políticas.

Entretanto, destaca-se o volume de projetos orientados para aumento e para melhoria da oferta do transporte coletivo (TROs e o Programa Rios da Gente), ainda que sua efetiva implantação esteja relacionada a aspectos questionáveis quanto à inovação em face das políticas públicas de mobilidade urbana do passado, como o desmatamento de áreas urbanas, falta de estudos de impacto ambiental na sua operacionalização, além do aspecto tarifário já mencionado.

Ressalta-se, ainda, no Programa Rios da Gente, o determinado nível de inovação quanto à utilização do modal fluvial, além da positiva possibilidade (ainda não demonstrada operacionalmente) de integração a outros modais de mobilidade, aumentando seu raio de influência e de atuação para além da cidade do Recife (PE).

Também deve-se considerar como aspecto positivo a inserção do Programa Pedala PE ao PROMOB.

Mesmo que sua execução pareça secundária ao programa, além dos aspectos ambientais e sociais já apresentados, ressalta-se que a participação e o apoio de cicloativistas, assim como da própria sociedade civil, podem servir como uma espécie de balizador para as ações e as decisões a serem tomadas pelos governantes futuramente, servindo de exemplo para outras políticas públicas.

Dessa forma, a partir das análises realizadas, conclui-se que o PROMOB representaria mais a continuidade das ações já realizadas no passado na RMR do que, de fato, ações de inovação e profunda transformação quanto à mobilidade urbana na RMR, ainda que se percebam aspectos pontuais nesse sentido. Em decorrência, compreende-se também que o potencial de transformação social do programa apresenta-se parcialmente comprometido, o que reforça a interpretação de continuísmo das ações passadas.

Entretanto, cabe destacar que a inserção ao PROMOB de projetos e de práticas, até certo ponto inovadores no âmbito das políticas públicas de mobilidade urbana do estado, pode denotar a oportunidade futura de transformação na condução dessas políticas. Algumas indicações para o efetivo atingimento do *status* pretendido parecem relacionar-se ao aumento da participação popular no desenvolvimento e na aprovação dos projetos e à busca por opções mais modernas e atualizadas de ações para mobilidade.

Em virtude do estágio inacabado da maior parte dos projetos, indica-se a realização de novos estudos relacionados ao PROMOB, proporcionando, assim, melhor compreensão sobre seus impactos na mobilidade urbana da RMR e sobre os aspectos sociais decorrentes dessas ações.

Referências

- Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco – CONDEPE/FIDEM. (2012). *Desenvolvimento Regional/participação social/governança metropolitana*. Recife: CONDEPE/FIDEM. Recuperado em 06 de março de 2014, de http://www.integracao.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=38f7fa69-10dd-443e-93cc-41c063cab09e&groupId=63635
- Aquino, L. (2013). *Projeto Bike PE vai disponibilizar 700 bicicletas para o Grande Recife*. Recife: Portal G1-PE. Recuperado em 05 de fevereiro de 2014, de <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/05/projeto-bike-pe-vai-disponibilizar-700-bicicletas-para-o-grande-recife.html>
- Bardin, L. (2009). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Blog do Jamildo (2011). *Plano de mobilidade para o Recife conta com 3 grandes vias e um novo terminal*. Recife: Blogs NE10. Recuperado em 06 de abril de 2014, de <http://blogs.ne10.uol.com.br/jamildo/2011/08/10/plano-de-mobilidade-para-o-recife-counta-com-3-grandes-vias-e-um-novo-terminal/>
- Brasil. Ministério Público dos Estados e da União. Conselho Nacional de Procuradores-Gerais – CNPG. (2013). *MPPE – Meio Ambiente: MP recomenda suspensão de obras em Jaboatão*. Goiânia: CNPG. Recuperado em 05 de fevereiro de 2014, de <http://www.cnp.org.br/index.php/noticias-outros-mps/2905-mppe-meio-ambiente-mp-recomenda-suspensao-de-obras-em-jaboatao>
- Comitê Popular da Copa. (2014). *Comitê Popular da Copa PE participa de audiência pública sobre transporte e mobilidade urbana*. Recife: Blog Comitê Popular da Copa. Recuperado em 12 de janeiro de 2014, de <http://comitepopularpe.files.wordpress.com/2011/08/apresentac3a7c3a3o-modo-de-compatibilidade.pdf>
- Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU. (2014). *Sistemas – Recife*. Recife: CBTU. Recuperado em 28 de fevereiro de 2014, de http://www.cbtu.gov.br/sistemas/rec/veja/regmetroporec_cont.htm
- Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife – CONDERM. (2014). *Apresentação*. Recife: CONDERM. Recuperado em 5 de março de 2014, de <http://200.238.107.83/web/condepe-fidem/apresentacao6>
- Creswell, J. W. (2010). *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto* (3a ed.). Porto Alegre: Artmed.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. (2006). A disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. In N. K. Denzin & Y. Lincoln. *O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens* (p. 15-39). Porto Alegre: Artmed.
- Diário de Pernambuco (2011). *Um Recife que não consegue andar*. Recife: URBANA-PE. Recuperado em 06 de março de 2014, de <http://urbana-pe.com.br/um-recife-que-nao-consegue-andar>
- Diário de Pernambuco. (2013). *Pontes permanecerão inalteradas*. Recife: Pernambuco.com. Recuperado em 06 de março de 2014, de <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2013/12/20/>

interna_vidaurbana,480733/pontes-permanecerao-inalteradas.shtml

Grande Recife. (2014). *EMTU - Histórico*. Recife: Grande Recife. Recuperado em 05 de março de 2014, de http://www.granderecife.pe.gov.br/granderecife_historico_link.asp

Jornal do Commercio. (2011). *Trânsito do futuro no Recife*. Recife: Jornal do Commercio. Recuperado em 05 de março de 2014, de <http://pedesenvolvimento.com/2011/08/11/transito-do-futuro-no-recife/>

Jornal do Commercio. (2012). *Grupo de olho na expansão de SUAPE*. Recife: Jornal do Commercio. Recuperado em 05 de março de 2014, de <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2012/07/25/grupo-de-olho-na-expansao-de-suape-50253.php>

Jornal do Commercio. (2013). *Obra na Lagoa Olho D'Água gera polêmica*. Recife: Jornal do Commercio. Recuperado em 05 de março de 2014, de <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/cienciamambiente/noticia/2013/10/18/obra-na-lagoa-olho-dagua-gera-polemica-101836.php>

Maricato, E. (2003). Metrôpole, legislação e desigualdade. *Estudos Avançados*, 17(80), 151-167.

Maricato, E. (2008). *O automóvel e a cidade*. Santa Maria: Ciência & Ambiente.

Mariz, L. A., Goulart, S., Régis, H. P., & Dourado, D. (2005). O reinado dos estudos de caso na teoria das organizações: imprecisões e alternativas. *Cadernos EBAPE.BR*, 3(3), 1-14. <http://dx.doi.org/10.1590/S1679-39512005000200005>.

Melo, J. (2009). *Revolução das bicicletas: uma história em quadrimotos sobre os desafios do trânsito da vida real*. Recife: TrilhasBR. Recuperado em 22 de novembro de 2013, de <http://www2.uol.com.br/JC/sites/bicicletas/index.html>

Melo, N. L. M., & Zancheti, S. M. (1997). Planejamento Territorial e Governabilidade na Região Metropolitana do Recife. In *Anais do XXI Encontro Anual da ANPOCS* (p. 1-19). Caxambu: ANPOCS. Recuperado em 11 de agosto de 2015, de http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=5280&Itemid=360

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

Nascimento, T. (2013). *Inflação do transporte público desde 1994 é de 647,21%*. Recife: Pernambuco.com. Recuperado em 06 de março de 2014, de <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/economia/?p=15617>

Nunes, I. (2011). Acumulação de capitais e sistemas de transporte terrestres no Brasil. In A. Goularti Fo., & P. R. C. Queiroz (Orgs.), *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil* (p. 11-39). Dourados: Editora UFGD.

Observatório das Metrôpoles. (2006). *Como anda a Região Metropolitana do Recife*. Rio de Janeiro: UFPE/FASE.

Observatório das Metrôpoles. (2012a). *Censo 2010: Recife cresce em direção à periferia*. Rio de Janeiro: UFPE/FASE. Recuperado em 06 de março de 2014, de http://web.observatoriodasmetrôpoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=189:rm-de-recife-e-o-espraimento-da-mancha-urbana-em-dire%C3%A7%C3%A3o-%C3%A0-periferia&Itemid=166&lang=pt

Observatório das Metrôpoles. (2012b). *Projeto Metropolização e Megaeventos: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016* (Relatório Parcial Recife). Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles.

Passos, T. (2012). *Agamenon – A Espinha dorsal do Recife*. Recife: Portal Pernambuco.com. Recuperado em 21 de fevereiro de 2014, de <http://hotsites.diariodepernambuco.com.br/2012/agamenon/index.shtml>

Passos, T. (2013a). *Projetos de mobilidade em décadas passadas ficaram no papel*. Recife: Diário de Pernambuco. Recuperado em 06 de março, de 2014 de <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/tag/ebtu/>

Passos, T. (2013b). *Via Metropolitana deve agilizar trajetos na RMR*. Recife: Diário de Pernambuco. Recuperado em 19 de dezembro de 2013, de http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2013/06/18/interna_vidaurbana,445382/via-metropolitana-deve-agilizar-trajetos-na-rmr.shtml

Passos, T. (2014). *Ameciclo propõe ampliar as calçadas sobre as áreas zebreadas das esquinas*. Recife: Portal Pernambuco.com. Recuperado em 09 de fevereiro de 2014, de <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/tag/ameciclo/>

Pernambuco. Governo do Estado. (2011). *Programa Estadual de Mobilidade Urbana – PROMOB*. Recife: Governo do Estado. Recuperado em 06 de março de 2014, de <http://comitepopularpe.files.wordpress.com/2011/08/apresentac3a7c3a3o-modo-de-compatibilidade.pdf>

Pernambuco. Governo do Estado. (2012a). *Programa Estadual de Mobilidade Urbana – PROMOB*. Recife: Governo do Estado. Recuperado em 06 de março de 2014,

de http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/2012/Cristina_Aroucha_2%C2%AAparte.pdf

Pernambuco. Governo do Estado. Secretaria das Cidades. (2012b). *Governo lança o Programa PEDALA PE e implanta mais de 100 Km de ciclovias na RMR*. Recife: Secretaria das Cidades. Recuperado em 05 de fevereiro de 2014, de http://www2.cidades.pe.gov.br/web/secid/exibir_noticia?groupId=12855&articleId=2899580&templateId=15537

Pernambuco. Governo do Estado. (2014a). *Programa de Mobilidade Urbana - PROMOB*. Recife: Governo do Estado. Recuperado em 05 de fevereiro de 2014, de <http://www.pe.gov.br/programas/promob-programa-de-mobilidade-urbana/>

Pernambuco. Governo do Estado. (2014b). *Focos estratégicos - Mobilidade*. Recife: Governo do Estado. Recuperado em 12 de janeiro de 2014, de <http://www.pe.gov.br/governo/focos-estrategicos/mobilidade/>

Portal G1-PE. (2012). *Região Metropolitana do Recife é a 6ª mais populosa do Brasil, diz IBGE*. Recife: Globo.com. Recuperado em 21 de fevereiro de 2014, de <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/08/regiao-metropolitana-do-recife-e-6-mais-populosa-do-brasil-diz-ibge.html>

Queiroz Galvão Desenvolvimento Imobiliário. (2012). *Barra de Jangada valorizada*. Recife: Queiroz Galvão Desenvolvimento Imobiliário. Recuperado em 06 de março de 2014, de <http://www.queirozgalvao.net/rj/centralNoticia/noticia/barra-de-jangada-valorizada>

Recife. Câmara Municipal. (2011). *Secretário das cidades apresenta o PROMOB*. Recuperado em 05 de março

de 2014, de <http://www.recife.pe.leg.br/noticias/secretario-das-cidades-apresenta-o-promob>

Rocha, P. (2013). Liberada verba para Via Metropolitana Sul. *Jornal Gazeta Nossa*, 3, 156, 4.

Sarmiento, W. (2014). *Governo finaliza desapropriações e deixa caminho livre para Ramal da Copa*. Recife: JC online. Recuperado em 24 de fevereiro de 2014, de <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>

Soares, R. (2012). *Sem estudos de impacto ambiental, projeto de navegabilidade do Rio Capibaribe enfrenta primeiro obstáculo*. Recife: Jornal do Commercio. Recuperado em 05 de março de 2014, de <http://jconlineblogs.ne10.uol.com.br/deolhonotransito/2012/11/06/sem-estudos-de-impacto-ambiental-projeto-de-navegabilidade-do-rio-capibaribe-enfrenta-primeiro-obstaculo/>

Soares, R. (2013). *Obras do corredor Norte-Sul correm em "segredo"*. Recuperado em 06 de março de 2014, de <http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/deolhonotransito/2013/12/19/obras-do-corredor-norte-sul-correm-em-segredo/>

Vainsencher, S. A. (2014). *Metrô do Recife (Metrorec)*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco. Recuperado em 06 de março de 2014, de <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>

Recebido: Out. 4, 2014

Aprovado: Fev. 20, 2015