

REFLEXÕES A RESPEITO DA MOBILIDADE DOS TRABALHADORES NA MADRUGADA RECIFENSE: O PAPEL DO TERMINAL DO CAIS DE SANTA RITA

THOUGHTS ABOUT WORKERS' MOBILITY IN RECIFE AFTER MIDNIGHT: THE CAIS
DE SANTA RITA'S TERMINAL ROLE

Yohanne Aguiar Costa
yohanne.aguiar@icloud.com

Ítalo D'artagnan Almeida
italodalmeida@outlook.com

Gevson Silva Andrade
gevson@yahoo.com.br

Resumo

O presente trabalho propõe-se a debater a importância do Terminal do Cais de Santa Rita dentro da rede de transportes da RMR, tendo como enfoque os deslocamentos realizados por trabalhadores na madrugada. Para isso traz-se a discussão de centro e periferias para entender os deslocamentos populacionais dentro de uma metrópole. Nesse sentido, o terminal é relevante dentro da rede de transporte metropolitano do Recife por suas funcionalidades estarem intimamente ligadas ao centro principal do Recife, tanto como localização, como na confluência de fluxos destinados a essa área. Concomitantemente, o terminal adquire uma importância maior e mais complexa na madrugada por ser o ponto nevrálgico do sistema de transporte coletivo da RMR, causado pela desativação dos metrô, trens e dos terminais de integração e ativação das linhas baciais. Sendo o Terminal o centro do transporte coletivo na RMR nesse período, o mesmo vai desencadear uma concentração de pessoas que estão em busca de sua reprodução social, fruto do trabalho noturno e que tenta retornar pra casa nesse horário. Neste sentido, esses fluxos, geram novas demandas de consumo, o que faz surgir em seu entorno novas ofertas de serviços para a sua reprodução social.

Palavras-Chave: Mobilidade. Terminal do Cais de Santa Rita. Região Metropolitana do Recife. Transporte coletivo. Recife.

Abstract

This paper work aims to discuss the importance Cais de Santa Rita's Terminal within the RMR transport network, focusing on the workers' journey using night lines. For this, it was essential to bring the discussion of metropolitan center and peripheries, since it is believed that in order to understand the population commuting within a metropolis, it is necessary to understand the center-periphery relations that trigger such flows. In this sense, the terminal is relevant within Recife's metropolitan transport network because its functionalities are closely linked to the main city centre of Recife, both in the sense of location and in the confluence of flows destined to this area. At the same time, the terminal acquires an even greater and more complex importance after midnight because it is the neuralgic point of the whole RMR's collective transportation system, caused by the deactivation of the subways, trains and terminals of integration and activation of night lines. Since Terminal is the center of public transportation in the RMR in this period, it will unleash a concentration of people who are looking for their social reproduction, the result Nigh work, and at this time tries to return home. At the same time, these flows generate new consumption demands with the purpose of attending to these passengers, giving rise to the offer of services in their surroundings and thus allowing other individuals to reproduce socially.

Keywords: Mobility, Cais de Santa Rita Terminal, Recife Metropolitan Region, Public transportation, Recife

Introdução

Esse ensaio centra-se nas discussões acerca da importância da área central – ou centro principal – da Cidade do Recife, a partir do deslocamento de trabalhadores na madrugada, tomando o Terminal do Cais de Santa Rita como ponto substancial para essas discussões. Para Villaça “[...] nenhuma área é ou não é centro; como fruto de um processo – movimento – torna-se centro” (VILLAÇA, 1998, p. 238). O centro corresponde a uma área de elevada concentração de atividades econômicas dentro do tecido urbano, portanto concentradora de fluxos de bens, serviços, mercadorias e de circulação monetária.

O centro caracteriza-se, portanto, por uma elevada concentração de fixos e acarretando diretamente um elevado recebimento de fluxos. Em consonância com Sposito (1991, p. 6) define-se que:

(...) o centro da cidade não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes um ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

Entende-se que o centro de uma cidade é moldado e consolidado na medida em que é ocupado como local de vivência cotidiana por uma comunidade/sociedade. Nesse sentido, para Villaça (2001) trata-se de “um conjunto vivo de instituições sociais e de cruzamento de fluxos de uma cidade real” (VILLAÇA, 2001, p. 238).

Dessa forma, o centro principal corresponde à área onde se consolidou os fluxos e cruzamentos da cidade e que outrora, sofre a ação de forças centrífugas – do processo de descentralização e que apesar da formação de outras áreas centrais ainda configura-se como o ponto principal de cruzamento dos fluxos da cidade.

Diante do exposto, o Terminal do Cais de Santa Rita recebe destaque dentro do recorte urbano em que nos propomos a analisar, o centro, por localizar-se exatamente no centro tradicional da Cidade do Recife. Ao mesmo tempo tem sua importância reiterada, posto que os fluxos direcionados para e/ou pelo centro do Recife apresentam conexão (podendo ser iniciados ou terminados) dentro do referido terminal, o que justifica o elevado número de linhas que se destinam ao centro do Recife e que apresentam lá seus terminais ou pontos de retorno.

É essencial expor que este terminal ultrapassa os limites políticos-administrativos da cidade do Recife¹, uma vez que apresenta importância metropolitana e gera um fluxo intermunicipal. De acordo com o Grande Recife, o terminal recebe, diariamente, 83 linhas, sendo 41 linhas regulares e 42 bacuraus. São 337 ônibus fazendo uma média de 2863 viagens, vindas dos mais diferentes bairros e municípios da Região Metropolitana do Recife (RMR).

Além de apresentar-se como infraestrutura essencial à compreensão dos deslocamentos da RMR, o mesmo apresenta uma dinâmica temporal bem definida e distinta dos demais terminais metropolitanos. Essa dinâmica temporal é referente ao período da madrugada (das 0h às 4h), quando esse terminal transforma-se no principal nó centralizador na rede de articulação dos transportes coletivos da Região Metropolitana do Recife (com um total de 42 linhas).

Essa importância configura-se uma vez que, as linhas que fazem a conexão entre bairros são desativadas durante a madrugada, fazendo com que todas as linhas de ônibus em operação nesse horário converjam o seu ponto terminal nesse recorte espacial. É nesse sentido que o Terminal do Cais de Santa Rita é visto como uma importante estrutura utilizada para o deslocamento dos trabalhadores no turno da noite, – que em sua maioria residem na periferia da cidade do Recife e/ou da região metropolitana (COSTA, 2016).

Desse modo, essa dinâmica estabelecida a partir das suas distintas temporalidades vem ratificar sua importância dentro dos deslocamentos metropolitanos. É na madrugada que o

¹ É importante esclarecer que Recife tem classificação de cidade, pois na área que se denomina município não há presença de zonas rurais, apresentando, dessa maneira, apenas áreas urbanas e Zonas Especiais de Preservação Ambiental (ZEPA).

Terminal do Cais de Santa Rita desempenha com mais força esse papel. Isso ocorre tanto por concentrar toda a rede de transporte coletivo, já que depois das 23h não existe outro meio coletivo de deslocamento que não seja por ônibus, sendo adotado o sistema dos bacuraus, quanto por que todos os fluxos da Região Metropolitana do Recife partem do mesmo e se espalha pelo espaço metropolitano.

O papel das distintas centralidades e dos deslocamentos

Ao passo que a evolução técnica permitiu o desenvolvimento dos meios de transporte, o ritmo das cidades alterou-se, e sua vitalidade já não é mais imposta pela dinâmica do dia e da noite. O tempo adquire uma dimensão plástica onde o aumento da vida útil, o trabalho noturno, bem como as alterações na dinâmica da vitalidade urbana atendem a essa dimensão. Essa plasticidade interfere também na oferta de serviços e infraestruturas que atendam as necessidades dessa sociedade que vem utilizar cada vez mais o dia para se reproduzir socialmente.

Essa vitalidade em determinados horários, como a madrugada, é reduzida, mas não deixa de existir. A existência dessa vitalidade, mesmo que reduzida, é reflexo dos distintos usos do tempo e do espaço que foram possibilitados pela técnica através do desenvolvimento das redes de transporte, iluminação etc. Podemos utilizar como exemplo as pessoas que durante a madrugada enxergam a oportunidade de reprodução da sua mão-de-obra enquanto que outras pessoas encontram-se dormindo ou a presença do transporte coletivo na madrugada com a finalidade de atender a demanda, mesmo que reduzida, de passageiros.

Ao entender essas novas configurações, compreende também como se comporta as infraestruturas urbanas que oferecem serviços para que essa sociedade consiga se reproduzir. Hoje as dinâmicas das redes de infraestrutura urbanas mudaram e vêm passar a atender cada vez mais a essa população que se utiliza da extensão da vida útil do dia para se reproduzir.

Nesse sentido, evidencia-se a madrugada como recorte temporal visto que as redes durante o dia apresentam uma complexidade distinta e por ser também a oferta de serviços na madrugada, fruto dessa dinâmica de ampliação do uso do tempo. A rede apresenta um papel primordial dentro da dinâmica de ampliação da vida útil, posto que o espalhamento das redes pelo território metropolitano possibilita tanto o uso das estruturas urbanas nas suas novas temporalidades, quanto proporciona a sociedade a viabilização da realização dos seus deslocamentos dentro da cidade/metrópole.

Por isso faz-se importante ressaltar o que se entender por rede. Compreender o conceito de rede é entender as ligações estabelecidas e a importância do objeto de estudo. Dessa forma

buscou-se adotar nesse estudo, o conceito de rede centrado no que foi definido por Santos (1996) uma definição, tendo estas duas dimensões complementares, que é a materialidade dos objetos e o conteúdo dos fluxos.

Assim, a primeira refere-se a sua materialidade, que permite o transporte da matéria, de energia e de informação e se inscreve sobre um território. A segunda dimensão concerne na sua essência, o seu conteúdo: a rede “é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração” (SANTOS, 1996, p. 209).

As redes (no nosso caso a de transportes coletivos² – formada por ônibus, metrô e trem), durante o dia, convergem para a área central da cidade do Recife, interligando o centro principal com os centros secundários, com as zonas periféricas da cidade e com as cidades que fazem parte da Região Metropolitana do Recife. (CONDEPE/FIDEM, 2014), bem como, as linhas interbairros e localidades distintas que não possui trajeto que perpassa pela área central.

Durante a madrugada a rede de transporte na Grande Recife reduz significativamente sua estrutura multimodal (visto que o metrô e o trem funcionam até às 23h, passando a depender exclusivamente do uso do ônibus) condicionando diretamente as feições de locomoção destes usuários dos transportes coletivos. Sendo assim, mesmo as redes apresentando uma menor influência no período da madrugada a área central da cidade do Recife ainda apresenta-se como importante nó para a (re)produção do capital na Região Metropolitana, pois o deslocamento da população – nesse estudo baseado nos trabalhadores, tendo no Terminal do Cais de Santa Rita o ponto nevrálgico da circulação durante o período supracitado.

Cabe ainda ressaltar que as atividades laborais nesse período se dão de forma pulverizada ao longo de todos os bairros da metrópole e em distintas modalidades de labor. Nota-se, que os transportes públicos, como comumente são chamados, pela mídia, pelos atores envolvidos e até mesmo pela academia, passaremos a chamá-lo de transporte coletivo. O motivo da escolha deste termo está no fato do seu acesso não ser eminentemente livre a qualquer cidadão, ou seja, a sua utilização está condicionada ao pagamento de bilhete (tarifa) para o uso, o que gera uma relação de prestação de serviço, e como todas as atividades vinculadas ao sistema capitalista, gera uma

² Refere-se como transporte coletivo todo o meio de transporte que realiza de uma só vez o deslocamento de um conjunto de pessoas, sendo este regulamentado e gerido pelo poder público, porém os mesmos funcionam sobre um sistema de concessão para empresas privadas que oferecem o serviço de transporte coletivo, cujo a maioria dos usuários devem pagar por um bilhete. Pode-se afirmar então, que o transporte coletivo é apenas um serviço gerado e regulamentado pelo poder estatal, porém não se classifica como um serviço público visto que as empresas que realizam os trajetos são privadas, sem esquecer que como todas as estruturas capitalistas, as empresas que ofertam esse serviço visam o lucro em primeira estância, deixando a qualidade dos serviços em instâncias de grande inferioridade.

produção de mais valia. Assim, caracteriza-se essa atividade, como um serviço de promoção do bem estar público, através de conexão de linhas por parte dos órgãos gestores públicos ao setor privado. Esse serviço é de extrema importância para que os fluxos populacionais na madrugada se materializem e reproduzam as relações socioespaciais, permitindo assim que a cidade desenvolva-se.

Na sociedade capitalista, o deslocamento realizado por pessoas – incluindo os deslocamentos pendulares³ – faz-se essencial, já que o mesmo é condicionante (existência e reprodução) para a concretização das relações econômicas e sociais do modo de produção vigente.

Nesse sentido, corroboramos com o que Becker (1997) foi buscar em Simon (1991) para explicar a importância desses deslocamentos, sendo estes atrelados à reprodução do capital, como mostra o trecho a seguir: “Os movimentos de população revelam feições das sociedades contemporâneas. É a sua ‘função de espelho’ que se situa em todos os níveis de análise. Como tudo que desempenha uma função de revelação” (Simon, 1991 *apud* Becker, 1997, p.321).

Para que se entenda de forma mais concreta o processo de mobilidade espacial intrametropolitano da população, além de entender a sua tipologia – de acordo com a duração de sua realização -, têm que considerar também que “os fatores de expulsão definem as áreas de onde se originam os fluxos (...), mas são os fatores de atração que determinam a orientação destes fluxos e as áreas às quais se destinam” (SINGER, 1988, p.40).

O trecho citado traz a reflexão acerca da necessidade de (re)pensarmos a metrópole em sua totalidade, e neste sentido é necessário que nos debruçemos em um exercício de compreender a distribuição da oferta de trabalho (que não é homogênea no espaço em todas as escalas) e considerar assim que o espaço analisado é composto de centro(s), periferia(s) e sub-centro(s).

Vamos nos referir a cidade como um conjunto de centros e periferias, visto que com o crescimento desta e da sua complexidade tem-se o desenvolvimento do processo de descentralização (Corrêa, 1999), que torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários de atividades. Ao nos referir que o espaço urbano se torna mais complexo estamos partindo do das ideias levantas por Maia (2009, p.184) no fragmento:

³ Nesse trabalho usa-se o termo deslocamento pendular posto que o uso do termo migração pendular vem sendo contestado devido ao fato de o termo migrar referir-se essencialmente a troca definitiva, ou não, do local de moradia, que ultrapassa algum limite político administrativo (BILSBORROW, 1998 *apud* CUNHA, 2011). Quando se refere ao termo pendular tem-se a ideia centrada do pêndulo, a ideia de ir e voltar, não implicando na fixação de moradia, mas sim uma o cumprimento de um trajeto a fim de realizar atividades cotidianas, tendo estas, principalmente a finalidade de trabalho e estudo.

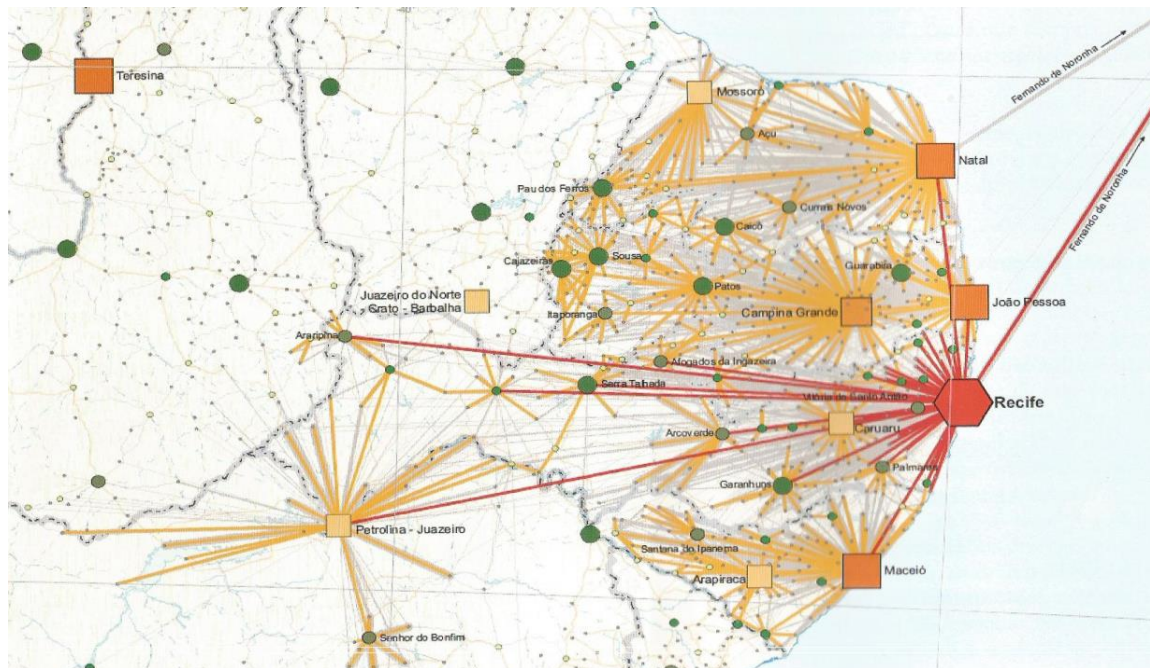
(...) No processo de crescimento das cidades, o centro vai perdendo poder único de concentração – centralização –, pois os interesses dos cidadãos vão se diversificando e com as áreas de expansão, o fluxo cotidiano ao centro, torna-se inviabilizado, o que por sua vez provoca a criação de subcentros na estrutura da cidade.

Para Corrêa (1999), a descentralização está também associada ao crescimento da cidade, tanto em termos demográficos como espaciais, ampliando as distâncias entre o centro e as novas áreas residenciais. Villaça (2001) aponta que a população com renda elevada, tende a “puxar” o centro – no sentido de criar novas centralidades – para as regiões que onde residem.

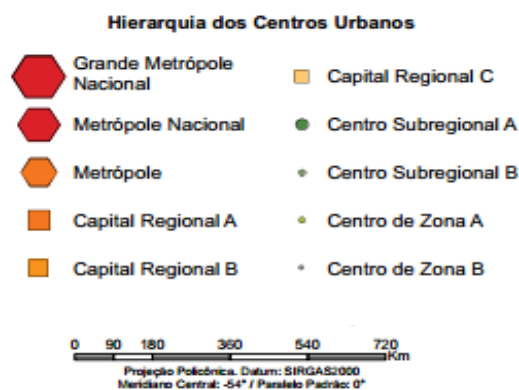
O processo de descentralização e a formação dos centros secundários foram viabilizados através do desenvolvimento dos meios de transportes mais flexíveis. Apesar da formação desses centros secundários, que oferecem serviços e concentram uma oferta limitada de estabelecimentos comerciais, os mesmos não apresentam a mesma importância do centro principal, ainda que decadente, permanece sendo o grande centralizador do comércio, dos serviços e dos fluxos, principalmente aqueles realizados no período diurno e de maior circulação de pessoas.

No caso do centro expandido do Recife o consumo do e no espaço se dá para além da fronteira metropolitana, atraindo consumidores de uma hinterlândia que vai além dos limites administrativos do estado de Pernambuco, conforme pode ser visualizado na Figura 01 a seguir:

Figura 01: Região de Influência do Recife.



LEGENDA



Fonte: BRASIL (2007), adaptado pelos autores.

Nesse sentido, Villaça pontua que:

Os centros tradicionais de nossas metrópoles, apesar de suas notórias “decadências”, continuam sendo os focos irradiadores da organização espacial urbana. Continuam sendo a maior concentração de lojas, escritórios e serviços – e também de empregos – de nossas áreas metropolitanas. Atendem a mais população do que qualquer outro centro das metrópoles (...) (VILLAÇA, 2001, p.246)

Cabe salientar que a importância do centro principal não pode ser analisada apenas no plano da localização das atividades comerciais e de serviços, posto que compreendemos que o centro deve ser analisado também partir das relações entre a localização das atividades comerciais e de serviços com os fluxos que ela gera e que a sustenta. Esses fluxos permitem a

apreensão do centro principal, porque é através dos nódulos de articulação da circulação intra-urbana e interurbana que se revela a sua importância e sua centralidade frente aos subcentros (ou centros secundários) incluindo os que encontram-se em suas hinterlândias.

Por isso, concordamos com Villaça (2001) quando o mesmo busca entender o centro principal a partir dos fluxos a ele direcionados. Villaça busca relacionar a importância do centro principal com o número de viagens realizadas com destino a este, no sentido de comparar com as viagens direcionadas os centros secundários da área metropolitana de São Paulo.

Apesar de ainda não haver dados oficiais ou pesquisas sobre o quantitativo das viagens que se deslocam ao centro principal da Cidade do Recife, pode-se constatar⁴ que durante o dia – até as 23h – em quase todos os terminais – com exceção do Terminal Integrado do Barro e do Terminal Integrado de Cavaleiro – que fazem parte do SEI (Sistema Estrutural Integrado)⁵ tem-se linhas de ônibus ou conexões com o metrô, que possuem como destino final o centro tradicional do Recife, outros terminais de integração, e/ou até mesmo outros subúrbios.

Ao analisar a convergência da rede de transportes da RMR para os bairros do centro tradicional pode-se fazer uma analogia com os estudos de Villaça, posto que se o sistema de transporte metropolitano converge para um ponto central, esse ponto vai originar um elevado número de viagens e consequentemente gerar um grande fluxo de pessoas. De acordo com o Grande Recife⁶ consórcio metropolitano, o Terminal Integrado da Estação Recife, estação em que se tem a convergência das viagens de metrô na RMR, cerca de 16.760 passageiros são atendidos por 5⁷ linhas que realizam ao total de 533 viagens diárias e que tem como trajeto os bairros do centro tradicional e do centro expandido da metrópole recifense.

Essas linhas que atendem ao Terminal Integrado do Recife acabam tendo o Terminal do Cais de Santa Rita como ponto de parada durante o dia, o que possibilita a baldeação dos usuários do metrô/trem ao centro principal. Ao mesmo tempo possibilitando aos usuários acesso aos locais de compra, consumo e postos de trabalho com facilidade.

⁴ Para mais informações vide site do Consórcio Metropolitano Grande Recife. <<http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife>>.

⁵ O Sistema Estrutural Integrado - SEI é uma rede de transporte coletivo composta de linhas de ônibus e metrô. Todas estas linhas são integradas através de por terminais distribuídos em toda Região Metropolitana do Recife, constituído por eixos radiais e perimetrais. No cruzamento destes dois eixos, ficam situados os Terminais de Integração que permitem ao usuário a troca de linha sem pagar nova tarifa.

⁶ Disponível em: <<http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife/terminal-integrado-recife>>. Acesso em: 04 fev. 2018.

⁷ De acordo com o Grande Recife as linhas que atendem ao Terminal da estação central do Recife são: Circular (C. Boa Vista /Rua Do Sol - 101) com 106 Viagens; Circular (IMIP - 104) com 42 viagens; Circular (Cabugá /Prefeitura – 94) com 42 viagens; Cabugá (Príncipe – 116) com 142 viagens; e Circular (Prefeitura /Cabugá – 117) com 149 viagens).

No tocante a madrugada (das 0h às 4 h) todas as linhas de ônibus, chamados Bacuraus⁸ (ônibus que circulam de hora em hora, durante o período da madrugada), que atendem à Região Metropolitana do Recife –geridas pelo consórcio Metropolitano Grande Recife – convergem para o centro. –. Os terminais de integração já não desempenham mais a função a eles designada, cabendo apenas ao Terminal do Cais de Santa Rita concentrar o ponto de partida e o ponto final das linhas metropolitanas nesse horário, possibilitando a dinâmica dos fluxos de deslocamento populacionais metropolitanos, essenciais para (re)produção social dos indivíduos, bem como da cidade.

Diante das distintas temporalidades (MATUTINO/VESPERTINO/MADRUGADA) o Terminal vem exercer distintas funções dentro da rede de transportes. O que se demonstra é que por conta da sua localização estar intimamente próxima ao principal centro de comércio popular e centro administrativo (bairro do Recife/e Santo Antonio) apresenta relevante centralidade para a RMR. Isso ocorre por existir dentro da base metropolitana a presença de áreas periféricas, carentes de serviços e infraestruturas como as que se encontram no centro.

Sendo assim, deve-se levar em consideração a relação centro/periferia para um melhor entendimento desses movimentos populacionais dentro da base metropolitana. Para isso, acreditamos que se faz necessário que se apresente uma breve descrição do entendimento de periferia, que se caracteriza como um fenômeno essencialmente urbano. Torres e Marques (2001) apontam para a discussão da localização e forma da moradia e apresentando a ideia de periferia, como sendo um lugar distante, nas margens da cidade e que dificulta aos seus moradores o acesso ao local de trabalho.

Os espaços periféricos metropolitanos foram tratados, ao longo das décadas de 1970 e 1980, como regiões habitadas por população operária, inserida muito precariamente na estrutura de renda e ocupações, que autoconstruía suas casas em terrenos ocupados ou localizados em loteamentos clandestinos/irregulares, tinha acesso muito difícil a equipamentos e serviços urbanos e tendia a gastar uma parte significativa de seu tempo livre em longas viagens em transportes públicos de má qualidade. (TORRES & MARQUES, 2001, p.49).

Ainda no debate acerca da ideia de periferia tem-se também a compreensão da mesma como sendo à margem – conotação social – da metrópole, com os problemas de acessibilidade ao consumo, a precariedade nas moradias e disponibilidade de empregos formais. (CORRÊA, 1999; CARLOS 1992, 2007; SPOSITO 2012 e TORRES & MARQUES, 2001).

⁸ Faz referência a uma ave do Cerrado Brasileiro e que apresenta hábitos noturnos.

No nosso caso, utilizaremos o conceito de periferia para além da conotação de área distante dos centros visto que na cidade do Recife, têm-se áreas onde as periferias (sociais) encontrar-se-ão próximas aos centros (centro principal e subcentros/centros secundários) e que por conta dessa “carência social” também irá impulsionar deslocamentos para os centros. Todavia, esses deslocamentos em termos de distância são menores que os deslocamentos realizados por aqueles que residem nas bordas da metrópole – apresentando essa mesma “carência social”.

Essa relação centro/periferia vai impulsionar o deslocamento de pessoas em busca de condições essenciais para a sua reprodução social – que vão ser encontradas, nos centros da metrópole, tendo o centro principal significativa importância. Dessa forma, fica muito claro que as necessidades de deslocamento não se referem a um desejo de ordem psicológica e sem fundamento, mas caracteriza-se principalmente por ser uma possibilidade de inserção nos meios de (re) produção social desses indivíduos.

Esses deslocamentos ocorrem também porque existe uma localização residencial diferencial que em Abramo (2001) encontra-se intimamente relacionada com o salário no mercado de trabalho. Em seu estudo, ainda delineia que pobres e ricos localizam-se no espaço especificamente com uma única: lógica, a econômica, a fim de maximizar sua utilidade individual.

Não obstante, o autor supracitado relaciona o preço da terra, os custos com transporte e os valores dos salários no mercado de trabalho para apontar que tais fatores vão desencadear uma cidade fragmentada onde os pobres tendem a ocupar as áreas mais periféricas e os ricos as áreas mais centrais⁹. Cabe salientar que o inverso também ocorre, visto que a periferia vem por apresentar algumas amenidades como, por exemplo, proximidade com áreas verdes. Conforme apontado por Corrêa, (1999, p.18) por mercado imobiliário entende que:

Estas terras da periferia de amenidades são destinadas à população de status. Como se trata de uma demanda solvável, é possível aos proprietários fundiários tornarem-se também promotores imobiliários; loteiam, vendem e constroem casas de luxo. Criam-se assim bairros seletivos em setores de amenidades: como a palavra “periferia” tem sentido pejorativo, estes bairros fisicamente periféricos não são mais percebidos como estando localizados na periferia urbana, pois afinal de contas os bairros de status não são socialmente periféricos!

Apesar desse movimento de enobrecimento das áreas da periferia metropolitana, fruto das amenidades ainda presente nas bordas metropolitanas e devido ao elevado preço da terra e do

⁹ No caso do Recife, essa teoria se aplica de forma mais enfática quando analisamos a Região Metropolitana ao invés de verificar os limites políticos/administrativos da cidade primaz desse complexo urbano.

custo de vida nas áreas centrais, grande parte dos trabalhadores também residem nas áreas periféricas da metropole ou das cidades que compõem a Região Metropolitana. Nesse grupo o atrativo para as margens da metropole é apenas o valor do terreno, pois as áreas ocupadas por essa classe não tem a mesma infraestrutura das áreas ocupadas pelos grupos mais abastardos que habitam os condomínios. Para entender isso, é necessário considerar também a questão levantada por Abramo (2001), que pontua ser quanto mais elevado for o salário, menor será o deslocamento casa-trabalho. Nesse sentido, cabe refutar que esses deslocamentos realizados dentro da base metropolitana são essenciais para a (re) produção dos indivíduos na sociedade, principalmente os que apresentam menor valor de salário no mercado.

O Terminal do Cais de Santa Rita e seu entorno: uma vida boêmia

Atrelado à dinâmica noturna do terminal e pelos fluxos de pessoas que essa dinâmica desencadeia, no entorno do Terminal do Cais de Santa Rita desenvolveu-se um conjunto de atividades, no ramo de bares e serviços alimentícios, que visam atender tanto as necessidades de lazer dos trabalhadores noturnos quanto às necessidades de alimentação. Essas atividades vêm por traduzir uma gama diversa de usos e temporalidades que o terminal apresenta. Conforme apontado Almeida (2013, p.4):

Nos bares do terminal, (...) tem gente de todo tipo, vinda de todo canto. Jovens procurando *vibe* fim de festa, prostitutas em fim de turno, homem dançando com homem, mulher com mulher, bêbados derrotados dormindo pelas mesas ou no chão. “Aqui começa a ficar bom a partir da meia-noite. Os ônibus Bacurau começam a chegar no terminal e o povo vem ficando por aqui”, conta Cleide Moura, 49 anos, conhecida como Galega. Com um copo de cerveja na mão e muito rebolado, garante: “Pode perguntar a qualquer um aqui: todo mundo sabe quem é a galega do pedaço”. Dona de bar há dez anos, trabalha junto com o marido e o irmão, que têm outros dois bares no local. “A gente abre na terça e só fecha na segunda, ao meio-dia. Funcionamos 24 horas”. Apesar de viver cheio de todos os dias, o cais é conhecido pelas festas de terça feira, quando recebe os remanescentes da Terça Negra¹⁰, no Pátio de São Pedro.

O relato acima vem então por apresentar a variedade de atividades que são desencadeadas nos arredores do terminal. Como se pode notar essas atividades realizam-se porque existe no recorte em estudo uma dinâmica que vem por satisfazer as necessidades do público que frequenta o terminal. Em outro relato contido na reportagem de Camila Almeida para a Revista

¹⁰ A Terça Negra refere-se à um evento realizado todas as terças no Pátio de São Pedro onde a cultura afro-brasileira é celebrada, com encontros de maracatus, coco e Afoxés. O evento tem previsão de término próximo as 00:00 da madrugada, justamente quando o terminal começa a receber os bacurais.

Aurora¹¹ pode-se também relacionar os fluxos do terminal com as atividades fornecidas em seu entorno:

A ilha de barulho¹² e agitação em plena cidade dorminhoca faz pouco caso para a chegada da segunda-feira. Seus frequentadores, no lugar de lamentar o início da semana com xingamentos preguiçosos, o celebram. “Esta é a noite dos garçons, dos chefes de cozinha, da galera dos restaurantes e boates”, conta Maria Andréa, de 34 anos, que trabalha como funcionária de serviços gerais num restaurante de culinária japonesa. À uma da manhã, fim de expediente, pegou o Bacurau em Piedade. No cais, em vez de seguir viagem para Paulista, onde mora, parou com os amigos para tomar uma cerveja e dançar. “Nossa folga é dia de segunda, a gente tem que aproveitar”.

A boêmia vida do entorno do Terminal do Cais de Santa Rita além de configurar-se como *lócus* de reprodução do lazer dos seus usuários, vem por também apontar um cenário de degradação e violência na área. Grande parte da clientela que frequenta os bares nos arredores do Cais, opta pelo local por conta dos baixos preços dos serviços oferecidos e por causa do estilo musical tocado que enaltecem o estilo musical regional – brega e pagode –, o que torna o local bastante atrativo. Muitos dos frequentadores do local buscam baixos preços e diversão. Em entrevista realizada por Almeida (2013, p. 5) com um dos policiais (lotado no 16º Batalhão da PM, que preferiu não se identificar e trabalha no ponto há dois anos) que guardam o terminal tem-se o relato de que:

São raras as noites tranquilas, que se passam sem ocorrência. “Já vi facada, tiro”, conta. “Muita gente que frequenta esse lugar é mal-intencionada. Vem em busca de prostituição ou de drogas, porque é fácil de encontrar com os traficantes aqui”.

A fim de reestruturar a área e dar um novo contorno a região do entorno do Terminal do Cais de Santa Rita a prefeitura do Recife vem realizando obras de ordenamento na área. Estas incluem a troca dos passeios, reestruturação dos bares e lanchonetes e a instalação de banheiros públicos. Essas obras (ditas de revitalização e com cunho político excludente) vêm por influenciar – no sentido de ameaçar a existência – a dinâmica existente no entorno do terminal, visto que os bares e lanchonetes que existem na área foram retirados do local sem garantias nem perspectivas de volta dos mesmos para o espaço que ocupavam anteriormente. Os

¹¹ A Revista Aurora consiste em uma revista semanal impressa e que circulou nos anos de 2011 a 2014. A revista era distribuída para os assinantes do Diário de Pernambuco juntamente com a edição de domingo do mesmo jornal. A pesar de ser uma versão impressa, a revista encontra-se disponível *on-line*. Para maiores informações: <http://aurora.diariodepernambuco.com.br/2013/08/ate-a-madrugada-voltar/>.

¹² Referindo-se ao Terminal do Cais de Santa Rita.

estabelecimentos que ainda permanecem no local dividem pequenos espaços sob uma infraestrutura ainda mais carente do que a que estavam anteriormente acostumados.

Apesar dessas obras terem sido iniciadas em 2014, devido a questões de financiamento da prefeitura, problemas de licitação e o corte de recursos da prefeitura do Recife para a secretaria de Mobilidade e Controle Urbano do Recife, as obras do entorno do Terminal do Cais ainda se arrastam. A implantação do Centro de Comércio do Cais de Santa Rita¹³, no bairro São José, ao lado do Terminal Cais de Santa Rita, previa-se sua finalização para junho de 2017. Contudo, a primeira etapa do módulo, foi entregue apenas em agosto de 2017, com praça de alimentação e 38 quiosques para os ambulantes, mas 400 ainda aguardam a finalização das obras (JC *ONLINE*, 2017).

Em entrevista para o JC *Online*, o secretário de Mobilidade e Controle Urbano do Recife, João Braga afirmou que a segunda parte da construção (que abrigaria 200 comerciantes) seria entregue em setembro de 2017, mas ainda se encontra em processo de finalização. O intuito, segundo o secretário, é que esse centro comercial atenda os feirantes e ambulantes que trabalham em torno do Terminal de Cais de Santa Rita nos ramos de cutelaria¹⁴, Sulanca¹⁵ e de produtos importados.

A terceira etapa tem previsão para entrega em 2018, atenderá outra praça de alimentação e 20 quiosques para os comerciantes, de acordo com o secretário João Braga em entrevista para o JC *Online* (JC *Online*, 2017). Essa obra ainda destinará 385 m² de área verde, para ornamentar e cumprir com o planejamento urbano e ambiental da área.

De acordo com o Portal Folha PE (2018), os comerciantes da praça de alimentação do Cais de Santa Rita receberam treinamento e certificados de qualificação por meio da parceria entre a Secretaria de Esportes, Turismo e Lazer de Pernambuco (Seturel), a Secretaria de Mobilidade Urbana e a Uninabuco.

Foram ministrados cursos de capacitação voltados para a segurança alimentar, gestão, marketing e relações contemporâneas. A ideia principal é a de não oferecer somente a estrutura e sim um treinamento de qualidade para capacitar os comerciantes para receber os clientes e principalmente os turistas. Além disso, campanhas de sensibilização sobre coleta seletiva, poluição sonora, desobstrução de calçadas serão foco na nova etapa de capacitação, auxiliando na reestruturação comportamental.

¹³ A implantação custará em torno de R\$5,3 milhões oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

¹⁴ Ofício que se encarrega de vender e fabricar instrumentos de cortes, como faca, adagas e outros utensílios de metal.

¹⁵ Feira de atacado de roupas que atrai diversos comerciantes, clientes e revendedores devido ao seu baixo custo.

Compreender o Terminal do Cais de Santa Rita é entender que o mesmo faz parte de uma rede complexa e dinâmica e que ao mesmo tempo deve ser compreendido com/pelas relações que o mesmo estabelece com seu entorno. Esse entendimento sobre o seu entorno possibilita analisar as macro relações (nível metropolitano) e as micro relações (nível local) que tornam o Terminal do Cais de Santa Rita único.

Considerações finais

O processo de mobilidade espacial da população perpassa por um conjunto de fatores. Esses vão proporcionar a criação de áreas cada vez mais heterogêneas e desiguais dentro do espaço urbano, o que vai permitir a existência de diversos centros e periferias. A existência destes irão desencadear dentro do espaço, fluxos que buscam suprir necessidades, como o consumo e a (re)produção social da sociedade.

O Terminal do Cais de Santa Rita se faz importante, pois, dentro desse cenário ele se configura como a estrutura que materializa todos esses processos. Apresenta relevância ímpar nas suas funcionalidades e de acordo com as temporalidades por ele desempenhada, o eleva de ser apenas um elo de ligação da rede de transportes da região metropolitana— durante o dia — para a categoria de ponto nelvrágico para o espraiamento dos transportes coletivos dentro da RMR (madrugada).

Ao entendê-lo como diverso, complexo e dinâmico procura-se compreender que seu entorno é caracterizado da mesma forma e que ambos são reflexos de uma sociedade em mudanças. O trabalho noturno e ampliação da vida útil dos serviços possibilita que haja no mesmo local uma oferta de um serviço de transporte e que desencadeia uma nova oferta de outros serviços: como os de alimentação e lazer. Esses tem como finalidade atender as demandas geradas por um tipo diferente de consumidor, que na madrugada além de se (re)produzir socialmente, também consome e ao mesmo tempo viabiliza que outros tenham também a possibilidade de se (re)produzir socialmente.

Por fim, cabe ainda salientar que estudar esses deslocamentos realizados na madrugada, vem também por entender o contexto socioeconômico das metrópoles na contemporaneidade, onde os fluxos e a vitalidade das cidades já não obedecem à lógica do dia e da noite, o que faz aguçar a necessidade de se aprofundar no entendimento das relações estabelecidas pelos usuários e cidadãos em geral.

Referências

- ABRAMO, P. **Mercado e Ordem Urbana**: do Caos à Teoria da Localização Residencial. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- ALMEIDA, C. Até a madrugada voltar. In: **Revista Aurora**. Recife: Diário de Pernambuco, 25 de Agosto de 2013. Disponível em: <<http://www.old.diariodepernambuco.com.br/revistas/aurora/20130825/>> Acesso em: 05 jan 2018.
- BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Regiões de Influência das Cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. Disponível em: <http://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/divisao_regional/regioes_de_influencia_das_cidades/Regioes_de_influencia_das_cidades_2007> . Acesso em: 10 fev 2018.
- BECKER, O. M. S. Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In CASTRO, I. E., GOMES, P. C. C. & CORREA, R. L. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1997. p.319-367.
- CARLOS, A. F. A. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. 1º ed. São Paulo: Labur Edições, 2007.
- _____. **A cidade**. 1ª ed, São Paulo: Editora Contexto, 1992.
- COMERCIANTES do Cais de Santa Rita recebem certificado de qualificação. **Portal Folha Pe**. Recife, fev. 2018. Disponível em: <<http://www.folhape.com.br/noticias/noticias/cotidiano/2018/02/06/NWS,58060,70,449,noticias,2190-comerciantes-cais-santa-rita-recebem-certificado-qualificacao.aspx>>. Acesso em: 02 mar. 2018.
- CORREA, R. L. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 1999.
- GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. **Mobilidade para o trabalho na Região Metropolitana do Recife**: deslocamento pendular e perfil socioeconômico dos ocupados 2011/2013. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2014. Disponível em: <<http://www.condepefidem.pe.gov.br/web/condepe-fidem/mobilidade-para-o-trabalhador-na-rmr>> Acesso em: 12 fev 2018.
- MAIA, D. S. De cidades tradicionais a Centros históricos: o núcleo original e o centro histórico das cidades médias brasileiras. In: BELLET, Carmen & SPOSITO, Maria Encarnação (orgs). **Las ciudades medias o intermedias em um mundo globalizado**. Lleida – ES: Edición de la Universitat de Lleida, 2009; p. 179 – 202.
- PRAÇA de alimentação do cais de santa rita será inaugurada em julho. **JC Online**. Recife, jul. 2017. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2017/07/04/praca-de-alimentacao-do-cais-de-santa-rita-sera-inaugurada-em-julho-293225.php>>. Acesso em: 06 mar. 2018.
- SINGER, P. **Economia da urbanização**. 8ª ed, São Paulo: editora Brasiliense, 1988.
- SPOSITO, M. E. B. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 2012.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista Geografia**. São Paulo, Volume 10, p 1-18, 1991.

TORRES, H. G.; MARQUES, E. C. Reflexões sobre a hiperperiferia: novas e velhas faces da pobreza no entorno municipal. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. A. 3, n. 4. 2001. —: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional; editora responsável Norma Lacerda : A Associação, 2001.

VILLAÇA, F. **O espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.