

XV SEMINARIO ACADÉMICO APEC  
AMÉRICA LATINA: DIÁLOGOS POSIBLES

Barcelona – España

9, 10, 11 y 12 de junio de 2010

Editores:

Cristina Souza da Rosa  
Daniel Barsi  
Kennedy Piau Ferreira  
Manuella Callou  
Maria Badet Souza  
Maristela Andréa Teichmann Bazzan  
Miguel Henrique da Cunha Filho





creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/

Esta obra está protegida bajo una licencia 3.0 España de Creative Commons.  
Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>.

Usted es libre de copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra y hacer obras derivadas, bajo las condiciones siguientes:

**R** Reconocimiento. Debe reconocer y citar los créditos de esta obra y el autor original del artículo.

**NC** No comercial. No puede utilizar esta obra para fines comerciales.

**CC** Compartir bajo la misma licencia. Si altera o transforma esta obra, o genera una obra derivada, solo puede distribuir la obra generada bajo una licencia idéntica a ésta.

- Al reutilizar o distribuir la obra, debe dejar bien claro los términos de la licencia de esta obra.  
- Alguna de estas condiciones puede no aplicarse si se obtiene el permiso del titular de los derechos de autor.  
- Nota en esta licencia no excluye o restringe los derechos morales del autor.

Portada:

David Hernández Sánchez  
Felipe Etcheagaray Heidrich

Diagramador:

Felipe Etcheagaray Heidrich

APEC – Asociación de Investigadores y Estudiantes Brasileños en Cataluña  
Passeig de Gràcia, 41 – 3º  
08007 – Barcelona – España  
Web: [www.apecben.org](http://www.apecben.org)  
E-mail: [apecben@yahoo.com](mailto:apecben@yahoo.com)

#### XV SEMINARIO ACADÉMICO APEC – AMÉRICA LATINA: DIÁLOGOS POSIBLES

Actas del XV Seminario Académico Apec  
Barcelona – España  
9, 10, 11 Y 12 de junio de 2010

ISBN: 978-84-613-9372-5  
Depósito Legal: 10/25803

Primera Edición – Junio, 2010

Nota de los editores:

Esta publicación fue producida a partir de contribuciones individuales de los autores. Los editores no se hacen responsables directa o implícitamente por las opiniones expresas y no tienen ninguna responsabilidad por cualquier error u omisión que pueda haber sido cometida.

XV Seminario Académico APEC  
América Latina: diálogos posibles  
9, 10, 11 Y 12 de junio de 2010 | Barcelona

#### COMITÉ ORGANIZADOR

Anderson Ferrari – UAB/UFJF (España/ Brasil)  
Bianca Salazar Guizo – UFRGS (Brasil)  
Cristina Souza da Rosa – UB (España)  
Daniel Barsi – UAB/ Unisinos (España/ Brasil)  
Jauri dos Santos Sá – UPC (España)  
Kennedy Piau Ferreira – UAB/ UEL (España/ Brasil)  
Luciana Carvalho Gomes – UB (España)  
Manuella Callou – UAB (España)  
Maria Badet Souza – UAB (España)  
Maristela Andréa Teichmann Bazzan – UAB/ IFF (España/ Brasil)  
Miguel Henrique da Cunha Filho – UB/ UERN (España/ Brasil)  
Sílvia Caldeira – UPC (España)

#### COMITÉ CIENTÍFICO

Aleclia Afonso de Albuquerque Costa, Dra. – UFPI (Brasil)  
Ana Maria Jacó Vilela, Dra. – UERJ (Brasil)  
André Munhoz de Argollo Ferrão, DSc. – UNICAMP (Brasil)  
Bernardo Arantes do Nascimento Teixeira, DSc. – UFSCar (Brasil)  
Bruno Fuser, DSc. – UFJF (Brasil)  
Carolina Bonadiman Esteves, Dra. – FDV (Brasil)  
Denise Cogo, Dra. – Unisinos (Brasil)  
Emilia Maria Trindade Prestes, DSc. – UFPB (Brasil)  
Gilvan Ventura Silva, Dr. – UFES (Brasil)  
Isabela Candeloro Campoi, Dra. – UFF (Brasil)  
Jane Felipe de Souza, Dra. – UFGR (Brasil)  
José Arimatés de Oliveira, DSc. – UFRN (Brasil)  
Leonardo Cavalcanti da Silva, Dr. – UAB (España)  
Liliane Dutra Brignol – Unifra (Brasil)  
Miriam Adelman, Dra. – UFPR (Brasil)  
Miriam Hermi Zaur, Dra. – UB (España)  
Paulo Edi Rivero Martins, Dr. – UFRGS (Brasil)  
Rivalir Rolim, Dr. – UEM (Brasil)  
Roberto Bagattini Portella, Dr. UFBA (Brasil)  
Rogério Goulart da Silva, Dr. – UFPR (Brasil)  
Rosa Aparecida Pinheiro, Dra. – UFRN (Brasil)  
Roselaine Aquino da Silva, Dra. – Prefeitura Municipal de Porto Alegre (Brasil)  
Virgínia Luzón, Dra. – UAB (España)

## ÍNDICE

<b>PREFACIO</b>	<b>IX</b>		
<i>Josep Samaranich</i> <i>Presidente de Amics de la Unesco - Barcelona</i>			
<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>X</b>		
<i>Cristina Souza da Rosa</i> <i>Coordinadora Científica XV Seminario Académico Apec</i>			
<b>CIENCIA Y TECNOLOGÍA</b>	<b>01</b>		
Ciber Comunis	02		
<i>Marcelo Mendonça Teixeira</i>			
A globalização Info-Educativa do Rádio	12		
<i>Marcelo Mendonça Teixeira</i> <i>José de Ribamar Lima da Fonseca Júnior</i>			
<b>CIUDAD Y LUGARES URBANOS</b>	<b>22</b>		
A importância do transporte informal na circulação interurbana de pessoas e mercadorias na Microrregião do Alto Capibaribe, Pernambuco –Brasil	23		
<i>Geyson Andrade / Edvânia Gomes</i>			
Mitad robada del agua, mitad de La imaginación: la construcción de una ciudad anfibia, Recife/ Brasil	33		
<i>Luciana de Carvalho</i>			
La coherencia entre plazas contemporáneas y la movilidad urbana del tranvía – trayectorias urbanas comparadas – Nantes, Estrasburgo y Niza	43		
<i>Oriana Carla Gontiers</i>			
Zona de proteção ambiental como potencias parques urbanos: um estudo sobre Natal e seus espaços livres urbanos	53		
<i>Paula Geórgia Viana Fernandes</i>			
<b>CULTURA Y SOCIEDAD</b>	<b>64</b>		
Perspectivas de inclusão digital na América Latina e na Espanha	65		
<i>Bruno Triser</i>			
Novelas gráficas autobiográficas: Una reconstrucción de la infancia a través del cómic	75		
<i>Catalina Montenegro González</i>			
Juventude, mídia e cidadania: uso das novas tecnologias da comunicação por associações juvenis de Fortaleza	84		
<i>Daniel Barsi</i>			
El Word-of-mouth en Redes Sociales: antecedentes teóricos y reflexiones sobre las motivaciones de consumidor	93		
<i>Deborah Serra</i>			
Historia de Mujeres en el Arte chileno: Una posible reconstrucción visual colectiva	103		
<i>Ingrid Vallverdú Mella</i>			
Salud y religión – una relación que permite un dialogo intercultural entre Brasil y Europa	110		
<i>Maria Consuelo Oliveira Santos</i>			
La adquisición de las vocales medias del ELE por estudiantes brasileños	121		
<i>Maristela Teichman</i>			
El sentido de lo humano en la posmodernidad: ámbitos de reflexión desde la biología de Humberto Maturana	132		
<i>Melissa Lima</i>			
Colectividades Campesinas en España (1936-1939). Un breve análisis	143		
<i>Miriam Zaar</i>			
El Derecho a la Propia Imagen	153		
<i>Myrthes Barbosa</i>			
Será possível vivermos juntos? A vida pública em debate no início do século XXI	162		
<i>Rogério Cunha Campos</i>			
<b>GÉNERO Y DIVERSIDAD</b>	<b>172</b>		
Para que time ele joga? Cultura visual e educação: contribuições para o trabalho com as homossexualidades	173		
<i>Anderson Ferrari</i>			
La escuela inclusiva en la sociedad de la información: un nuevo concepto de diversidad	181		
<i>Luciana Viera Parra</i>			
El protagonismo de las brasileñas en los medios de comunicación de España	191		
<i>Maria De Souza Badet</i>			
A abordagem de gênero nos estudos das mulheres atenienses do século V a.C.	201		
<i>Nathalia Monseff Junqueira</i>			

O sentido da experiência migratória <i>Sylvia Maria Torres Bezerra</i>	208
<b>POLÍTICAS PÚBLICAS Y DESARROLLO</b>	<b>218</b>
Análisis de las tipologías habitacionales de la Casa Bloc (Barcelona) y de la Cidade dos Motores (Rio de Janeiro): Contribuciones para los proyectos arquitectónicos de interés social <i>Alicilia Afonso</i>	219
Inclusão Escolar de alunos com dificuldades de aprendizagem: uma intervenção em uma sala de recursos <i>Ana Lúcia Bezerra Bessa</i>	229
A inclusão escolar de pessoas com deficiência física: um estudo na cidade de Campina Grande, Paraíba - Brasil <i>Eduardo Onofre / Francisco de Assis Azevedo dos Santos</i>	238
Reflexiones acerca de la mediación afectiva en el proceso de construcción/fortalecimiento de la participación comunitaria <i>Eveline Chagas</i>	246
Universidades e desenvolvimento regional: contribuições da Unimontes no Norte de Minas Gerais, Brasil <i>José Maria Alves Cardoso Luciene Rodrigues Maria de Fátima Rocha Mala</i>	256
Las "imágenes vivas" de la TV Viva: un ejemplo de comunicación para el desarrollo participativo <i>Manuela Rau de Almeida Callou</i>	268
Educação de Adultos e a Universidade Pública no século XXI: Integração, diálogos e ações críticas <i>Marcelo Dante Pereira</i>	279
Desigualdades regionais: evolução dos indicadores e fatores de desequilíbrios territoriais no Rio Grande do Norte <i>Miguel Henrique da Cunha Filho</i>	290
Modernização do Combate à Corrupção no Brasil? – O caso da Controladoria-Geral da União (CGU) <i>Romualdo A.Santos</i>	301

## PREFACIO

Para los Amics de la Unesco de Barcelona, es un honor y una oportunidad convertirnos en anfitriones de este encuentro de científicos e investigadores brasileños en nuestro país.

Nuestra entidad ha querido especializarse en un tema específico de entre todos los que trata la Unesco: la Diversidad Cultural.

Trabajamos en este campo a través de cuatro grandes áreas:

Altaveu de las Culturas, que tiene por objetivo dar a conocer a todos nuestros conciudadanos la gran riqueza que supone para la Humanidad su diversidad de lenguas y de culturas, facilitar el descubrimiento de las grandes oportunidades que nos pueden brindar tantos compañeros y compañeras de todos los países del mundo que nos pueden ayudar a fortalecer y a promover el crecimiento económico, cultural y a enriquecer socialmente nuestro país. Aquí queremos agradecer a los amigos de Brasil que nos han ayudado a desarrollar los ciclos de conferencias sobre este magnífico país.

A nivel educativo, con programas dirigidos a los niños y jóvenes de nuestros centros escolares, para que sean capaces también de descubrir los aspectos más positivos de la diversidad en cada uno de sus barrios, y para que aprendan a respetar todas las lenguas que forman parte de nuestro tejido social.

En el día a día, creando espacios de encuentro periódicos con asociaciones de otras culturas, para que seamos capaces de crear espacios más amplios y más generosos de encuentros, porque solo del contacto y del conocimiento personal, pueden surgir las oportunidades de construir juntos un país más rico y más solidario. También aquí vamos a tener la posibilidad de estrechar lazos de amistad con asociaciones brasileñas a través de nuestro proyecto "propers"

También queremos descubrir el mundo viajando a tantos países que guardan tesoros extraordinarios de culturas, y así organizamos viajes para nuestros socios y amigos que esta próximo mes de julio nos permitirá ver directamente las bellezas de esta país-continente, de esta potencia emergente, de este Brasil que se ha convertido en un ejemplo y un referente para todos los países americanos.

Por todas estas razones queremos que sintáis nuestra entidad y nuestra casa como casa de todos vosotros y os deseamos un encuentro de trabajo provechoso.

*Josep Samaranch  
Presidente de Amics de la Unesco - Barcelona*

## CIUDADES Y LUGARES URBANOS

### A importância do transporte informal na circulação interurbana de pessoas e mercadorias na Microrregião do Alto Capibaribe, Pernambuco –Brasil

Gevson Silva ANDRADE

Doutorando

Universidade de Pernambuco<sup>1</sup>

Instituto de Ciências Sociais e História e Política da Educação

(Institut für Gesellschaftswissenschaften und historisch-politische Bildung)

Universidade Técnica de Berlin – Alemanha

gevsom@yahoo.com.br

Edvânia Torres Aguiar GOMES

Pós-Doutora

Universidade Federal de Pernambuco

Programa de Mestrado e Doutorado em Geografia – Departamento de Geografia

torres@ufpe.br

#### Resumo

A Microrregião do Alto Capibaribe caracteriza-se atualmente como um importante centro de produção têxtil no âmbito regional e nacional. Entretanto, em tempos anteriores à década de 80 do século passado, sua economia era baseada em um tripé sustentado na agricultura de subsistência consorciada com a bovinocultura leiteira e a cotonicultura, consistindo numa região tipicamente agrária. Assim, com essa nova roupagem, deslocaram-se suas características do rural para o urbano, a dinâmica de deslocamento sofreu mudanças, deixando a tradicional migração campo cidade, para uma migração interurbana, que apresenta os seguintes tipos: Permanente, Pendular e Semi-pendular. O deslocamento atual de trabalhadores e a circulação intra-regional das mercadorias recorrem ao transporte alternativo, fazendo o uso de automóveis tipos "jeep" adaptado. Os usos desses veículos se dão por dois fatores, de um lado a ausência de linhas regulares de transporte e de outro pela grande oferta desse tipo de transporte, sendo o resultado dos arranjos criativos das populações que habitam as periferias produtivas no mundo globalizado.

**Palavras-chave:** *transporte informal, circulação interurbana, microrregião do Alto Capibaribe-Brasil.*

#### Abstract

The micro-region of Alto Capibaribe is characterized nowadays as an important center by textile production at the regional and national levels. However, in early times before the decade of 80, last century, its economy was based on a tripod supported by subsistence

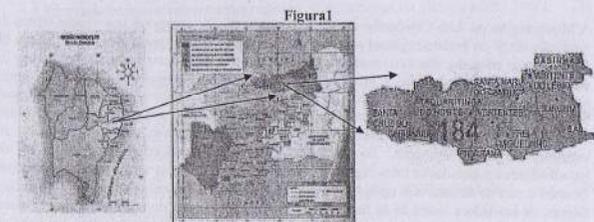
<sup>1</sup> Professor Assistente

agriculture intercropped with dairy cattle and cotton production, consisting of a typical agrarian area. So with this new appearance, which has moved from rural to urban characteristics, the process of displacement has changed, leaving the traditional migration country city to an interurban one, in which has the following kinds: permanent migration; pendulous migration and semi-pendulous migration. The present displacement of workers and an intra-regional movement of goods resort to the informal transportation, using cars such as adapted jeeps. The usages of these vehicles are because of two reasons: lack of regular lines of transportation and great supply of such transportation, as result of creative arrangements of populations who live in the productive suburbs in a global world.

**Key-words:** *Informal transportation, inter-urban movement, micro-region of Alto Capibaribe -Brazil*

### 1. Aspectos da Formação Econômica

A microrregião do Alto Capibaribe<sup>2</sup> (figura 1) localiza-se na Mesorregião Pernambucana do Agreste, que tem como características físico-natural ser uma zona de transição entre a Zona da Mata (de clima tropical úmido) e o Sertão (semi-árido) e uma superfície marcada por um relevo dentro do domínio do Maciço Soerguido da Borborema. Essas características imprimiram para essa região um processo de uso e ocupação do solo de forma bem distinta das demais mesorregiões do Estado de Pernambuco.



Fonte: adap. de Andrade (2003)

Como aponta Manoel Correia de Andrade (1973), dentre as Mesorregiões Pernambucanas, o Agreste foi a de mais tardia ocupação, devido ao seu relevo muito trabalhado com a presença de brejos de altitude e exposição. Desta maneira, com um terreno bastante acidentado e de difícil penetração, essa ocupação tardia teve como reflexo uma estrutura fundiária diferenciada, marcada pela presença de mini-fundiões e médio-fundiões o que possibilitou uma diversificação das culturas agrárias.

A diversificação agrária, porém tem uma estrutura com a predominância de consórcios, sendo o mais relevante o estruturado com a cultura do feijão/milho/leite com o algodão. Faz-se relevante salientar que a cultura com maior destaque e inserção na (re)produção comercial do

<sup>2</sup> Os municípios que compõem a Microrregião do Alto Capibaribe são: Casinhas, Frei Miguelinho, Santa Cruz do Capibaribe, Santa Maria do Cambucá, Surubim, Taquaritinga do Norte, Toritama, Vertentes e Vertente do Lério.

capital era o algodão, sendo as demais culturas comercializadas em menor escala beirando a subsistência, tendo em vista que a subsistência se dava com as demais culturas (frutas, hortaliças, tubérculos, ovinos, caprinos e galináceos). Permanecendo assim até o início da década de 80 do século passado.

Essa estrutura deixa de existir devido a dois fatores: 1- o aparecimento da praga do bicudo (*Anthonomus grandis Boheman*) e 2 - pela concorrência do preço internacional do mercado internacional, principalmente pelo algodão produzido nessa região ter um custo de produção mais elevado que o produzido no Egito e nos EUA.

Essa estrutura produtiva que gerava para um pequeno número de indivíduos uma acumulação de capital permitiu o desenvolvimento das atividades urbanas, até o momento do seu declínio, na cidade de Surubim, principal centro urbano naquele momento. Com o declínio da produção do algodão<sup>3</sup> houve uma desestruturação da base econômica do recorte espacial em questão, e como resposta acelerou-se o processo de migração para os grandes centros Metropolitanos Regionais (Recife e Salvador) e Nacional (Rio de Janeiro e São Paulo).

Mesmo os anos 80 do século XX sendo considerada a década perdida, devido à desaceleração do crescimento econômico em todo o globo, essa microrregião encontra uma saída na produção têxtil, que é denominada de *sulanca*<sup>4</sup>, na cidade de Santa Cruz do Capibaribe, e que foi crescendo gradativamente e tornando-se a principal atividade econômica dessa microrregião, já a partir da segunda metade da década de 90.

Por se tratar de uma região periférica (idéia de periferia aqui apresentada dialoga com conceito de periferia no sentido da produção econômica), a atividade da *sulanca* inicialmente se enquadrava do que Milton Santos (1997) chama de circuito inferior da economia, que é um setor de grande importância nos países do terceiro mundo. E que complementa o sistema capitalista nesse espaço de fragilidades. Porém esse setor toma um impulso muito forte, o que demandou a necessidade de uma maior profissionalização dessa atividade, e hoje encontra-se uma estrutura marcada como o sistema capitalista como um todo, formado pela contradição entre o formal e o informal.

### 2. Uma leitura da situação do transporte

Antes de aprofundarmos a realidade da situação dos meios de circulação na região, cabe aqui fazermos uma breve reflexão a respeito da classificação e da função do transporte para a (re)produção do capital.

A primeira classificação dos setores econômicos foi apresentada em 1957 por Colin Clark quando o mesmo dividiu a economia em três setores: o setor primário (ligado a produção agropastoril e o extrativismo), o setor secundário (ou setor da produção industrial) e o setor

<sup>3</sup> É importante salientar que a cultura do algodão dava subsídios a cultura leiteira, de acordo com Andrade (1986), era os restos da produção do tipo herbáceos que permitia a alimentação do rebanho bovino durante o período de secas e estiagens.

<sup>4</sup> O termo *sulanca* durante muito tempo ficou conhecido como termo pejorativo para roupas de baixa qualidade e, consequentemente a Feira da Sulanca também acompanhou durante muitos anos este estigma, de só ter produtos de baixa qualidade. Hoje, funciona como uma espécie de atacadão para centenas de pequenos comerciantes de outras cidades, que chegam em ônibus fretados especialmente para a feira, vindos de diversas partes do Brasil ([http://pt.wikipedia.org/wiki/Feira\\_da\\_Sulanca](http://pt.wikipedia.org/wiki/Feira_da_Sulanca))

terciário (setor que congrega toda a produção não material), desta maneira os transportes é o uma atividade do setor terciário.

Na atualidade essa classificação entrou em desuso devido ao desenvolvimento e a diversificação das atividades do setor terciário, para esse entendimento, far-se-á uso da classificação das atividades econômicas apresentados por Castells (2001) dentro de sua trílogia "A era da informação: economia, sociedade e cultura", apoiando-se na análise específica a categoria serviços, que segundo o autor,

inclui atividades de todas as espécies, historicamente originárias de várias estruturas sociais e sistemas produtivos. A única característica comum dessas atividades do setor de serviços é o que elas não são. As tentativas de definir serviços por algumas características intrínsecas, como sua "intangibilidade" de produtos ficaram definitivamente sem sentido com a evolução da economia informacional. (CASTELLS, 2001, p.227).

A descrição da categoria dos serviços anteriormente apresentada leva a uma reflexão de que o uso das técnicas e da tecnologia de conteúdo informacional aplicada em produtos materiais é um fator que torna a distinção do limite entre bens e serviços cada vez menos clara. O que faz essa classificação ter uma maior aplicabilidade na descrição do que hoje é a produção de mercadorias não materiais ou concretas, tendo em vista que a classificação de Clark (1957) colocava como terciário toda e qualquer produção que não resultava em um bem concreto.

Ainda seguindo a linha de pensamento de Castells, apresentar-se-á a divisão da categoria serviços. Sendo assim, essa se mostra da seguinte forma: serviços de distribuição, serviços relacionados à produção, serviços sociais e serviços pessoais. Nessa reflexão nos concentraremos na primeira das classificações, mostrando que os "serviços de distribuição referem-se tanto às atividades de comunicação quanto às de transporte, bem como às redes de distribuição comercial (atacado e varejo)" (CASTELLS, 2001, p.229) essa primeira categoria elaborada por Castells, revela a mobilidade necessária para o desenvolvimento das atividades elencadas, e também pode ser entendida como o meio de circulação das informações e do capital.

Entendida a classificação dos setores de reprodução do capital, e considerando o serviço ao qual o transporte faz parte, é necessário ainda que se faça uma leitura a respeito da formatação interna do setor de transporte, que pode ser feita a partir de dois vieses. No primeiro, o relativo ao ambiente físico-natural onde esses se desenvolvem; a outra maneira de entender e classificar o transporte é em relação a sua natureza fiscal, que se apresenta como os demais setores da produção econômica em formal e informal.

Considerando que o transporte informal é o objeto de nossas reflexões nesse trabalho, seguiremos essa linha da informalidade, entendendo o objeto em sua relação com a (re)produção do espaço. Buscando entender a importância da informalidade na organização internacional do trabalho, cabe aqui corroborarmos com o exposto por Clovis Cavalcanti (1983), quando o mesmo afirma que:

o setor informal, antes de ser um compartimento com funções definidas em termos de atividades que não caberiam no mercado primário, revela estar em constante adaptação às condições que variam da economia urbana, condições que fazem com que o setor informal se torne flexível, maleável, verdadeiro colchão de molas, para a mão de obra marginalizada do compartimento moderno. (CAVALCANTI, 1983, p.25).

Essa última reflexão, sobre todo o setor terciário informal, revela que esse setor tem uma existência calcada na não inserção de um considerável número de trabalhadores que não é aproveitado nos postos de trabalho formal, geralmente sendo esses trabalhadores de baixo nível de escolaridade. E sua importância está no oferecimento de vias de saída para esses trabalhadores marginalizados, podendo assim se (re)produzir em meio ao mercado e à produção de capital.

Ainda perseguindo o entendimento da informalidade de atividades dentro da (re)produção do capital, pode-se afirmar que os setores informais da economia funciona em acordos tácitos com o setor formal, nesse sentido, fazendo uma ponte com o observado na Microrregião do Alto Capibaribe, esse acordo se processa da seguinte forma: os "Toyoteiros"<sup>3</sup> cobrem as lacunas ou a inexistência de linhas regulares pelas empresas formais, e são responsáveis pela totalidade das conexões inter-urbanas na microrregião, tendo em vista que as linhas formais ligam algumas sedes municipais a capital pernambucana, a cidade do Recife, a principal cidade da mesorregião - Caruaru, bem como a outro importante centro regional, a cidade de Campina Grande no Estado da Paraíba.

A realidade do não interesse por parte das grandes empresas pelas linhas de menor porte e o volume de utilizadores deixando uma importante fatia do mercado disponível para a ação dos transportadores informais, pode ser confirmada pelo excerto de Corrêa (1995), que nos brinda com a seguinte análise a respeito das atividades informais,

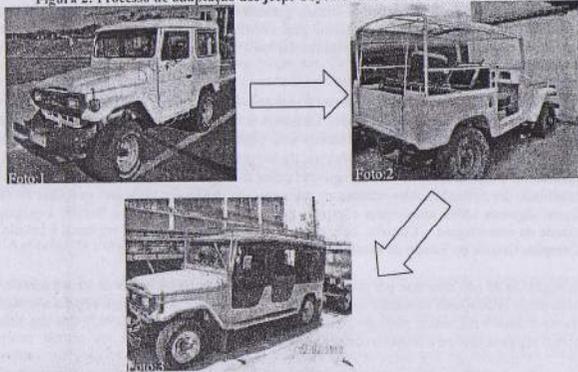
Estas atividades do circuito inferior não são independentes das outras, mas um meio do qual o processo de acumulação capitalista pode incluir um setor que não é atrativo para a grande empresa. Além do mais, garante determinado nível de subsistência para uma população aparentemente marginalizada que não teria emprego fixo nas atividades modernas (CORREIA, 1995, p.66)

A citação anterior revela de forma bastante clara que o trabalho informal ou do circuito inferior da economia é uma alternativa para a (re)produção dos indivíduos, porém cabe aqui acrescentar a criatividade dos atores na hora em que se faz necessário adentrar no sistema de produção, desta maneira, a engenhosidade criativa, fez com que homens buscassem uma alternativa para a se inserirem no mercado.

No caso do transporte informal da microrregião em questão, a transformação dos jeeps, se tornou uma alternativa para a ampliação de suas rendas, como podem ser visualizados nas imagens a seguir, os automóveis, que originalmente se apresenta como um meio de deslocação para cinco pessoas passa por um processo de metamorfose (Figura 2), em oficinas mecânicas também informais, e passam a ter a capacidade de transportar doze indivíduos, ou seja, mais que dobrando a sua capacidade inicial.

<sup>3</sup> Toyoteiros é o neologismo utilizado para designar os motoristas que guiam jeeps do modelo "bandeirantes" adaptados da indústria automobilística Toyota, que é o veículo mais utilizado na região para o transporte informal.

Figura 2: Processo de adaptação dos jeeps Toyotas em oficinas mecânicas informais.



Fonte: Fotos de lancercertoleioes.com.br (foto1), brasilia.olx.com.br/toyota-bandeirante(foto2) e do autor (foto3).

### 3. O uso das Toyotas no ir e vir cotidiano

Sucessor das marinetes, paus-de-arara e outros tipos de lotação<sup>6</sup>, os jeeps Toyotas adaptados<sup>7</sup> são na atualidade uma referência em transporte na Microrregião do Alto Capibaribe (e de toda a mesorregião do Agreste Setentrional e parte do Agreste Central de Pernambuco) chegando a receber o pseudônimo pela mídia de "limusine do Agreste".

Com uma cartela de rotas mais flexíveis que as linhas formais, aos poucos essa modalidade de transporte foi ganhando envergadura na microrregião, deixando de ser uma alternativa de complementação ao serviço formal e passou a competir de forma bastante acirrada com as linhas formais. A flexibilidade de percorrer trajetos elaborados ao decorrer de cada uma das viagens, fez com que muitos usuários passassem a usar esse serviço, em muitas vezes, com uma grande quantidade de pacotes, bolsas ou malas. O que era mais vantajoso, pois os mesmo os levavam até a porta do destino final individual de cada um dos passageiros, principalmente quando os deslocamentos tinham como objetivo de chegada à cidade do Recife.

<sup>6</sup> O termo lotação é bastante utilizado para designar o transporte informal no Estado de Pernambuco, tendo em vista que inicialmente essa modalidade se dava pelo aluguel de carros particulares por grupos, ou pelos próprios donos que ofereciam as vagas em troca de pagamento, de forma parecida ao Mitfahrergelegenheit da Alemanha.

<sup>7</sup> A partir desse ponto utilizaremos apenas a designação Toyota para esse tipo de jipe adaptado para ser fiel a nomenclatura utilizada na região

Devido ao número crescente desta atividade o poder público passou a ser mais rigoroso com os mesmos, pois como identificado em pesquisa do Grupo Nexus – Sociedade Natureza<sup>8</sup> o ponto de partida no sentido capital-interior gerava alguns desconfortos e até mesmo bagunça no trânsito desse local.

A partir do ano de 2008 as autoridades metropolitanas tomaram medidas no sentido de proibir a circulação desses Jeeps Toyotas na Região Metropolitana do Recife, permitindo hoje que os mesmos só trafeguem até a sua borda mais ocidental, no Bairro de Tiúma (no Município de São Lourenço da Mata). Essa medida fez com que se deslocassem e se concentrassem essa atividade na microrregião de onde os toyoteiros são originários. No momento dessa ação de cunho ordenatório geraram-se grandes discussões, levando a Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco (ALEPE) debater a situação de como ficaria a reprodução desses motoristas<sup>9</sup>.

Com essa restrição, o fenômeno do transporte informal da microrregião foi ampliado e consolidado, respondendo pela quase totalidade dos deslocamentos coletivos, tendo em vista que existem diariamente apenas duas viagens por sentido, sendo uma pela manhã e outra no período da tarde que interliga Surubim-Toritama-Santa Cruz do Capibaribe. Bem como, Surubim-Taquaritinga, realizada pela empresa Expresso 1002, que é a concessionária do transporte intermunicipal na microrregião em questão.

Com essa pequena oferta, para não afirmar como uma ausência de transporte regulamentado resta para os habitantes do Alto Capibaribe apenas a possibilidade de se deslocarem internamente na microrregião com a utilização dos transportes informais, dessa forma tem-se as toyotas como o meio de transporte dominante.

Geralmente o uso processa-se de forma individual no qual os passageiros vão ao encontro dos serviços que são centralizados em pontos de parada e espalhados em mais pontos no tecido urbano dos principais centros urbanos já elencados e já nas outras sedes municipais pode ser identificado apenas um ponto de parada, mais essa realidade com a existência de pontos de partida não implica que os toyoteiros apanhem seus passageiros em qualquer parte das cidades.

Um fato de grande relevância é a diferença entre os valores tarifários como pode ser visualizadas no quadro a seguir. Como pode ser observada que a ligação entre as sedes municipais se dá através do transporte formal apenas entre cinco dos nove municípios da

<sup>8</sup> Para maiores informações ver o Relatório da Pesquisa: Análise dos principais eixos metropolitanos da Região Metropolitana do Recife, mais especificamente a análise da Avenida Caxangá.

<sup>9</sup> Notícia da ALEPE: Os problemas enfrentados pelos toyoteiros do Agreste que precisam circular na Região Metropolitana do Recife (RMR) voltaram a ser abordados na Alepe. O deputado Edson Vieira (PSDC) solicitou que o Governo do Estado, os prefeitos da RMR e o Conselho Metropolitano de Transportes Urbanos encontrem uma solução para os desafios do transporte alternativo. Vieira informou que os toyoteiros foram proibidos de circular na Avenida Caxangá e que o terminal de toyotas foi deslocado para Tiúma. "Hoje, acontecerá reunião com a Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais, os prefeitos da RMR e os toyoteiros para discutir essa ação. O local é inviável e não oferece infra-estrutura adequada", observou.

O parlamentar solicitou que o ponto seja transferido para o Terminal Integrado de Passageiros (TIP), por oferecer aos usuários a integração com o metrô e o terminal de ônibus. "Se essas medidas não forem consolidadas, haverá desemprego, transtorno social e queda na economia dos municípios do Agreste. Os toyoteiros estão apreensivos, pois investiram nessa atividade como principal fonte de renda familiar", alertou.

microrregião. Faz-se importante salientar que essa ligação é feita não através de linhas exclusivas, mais como ponto de parada entre o destino da microrregião e a capital do estado<sup>10</sup>.

**Quadro 1: Preço da tarifa considerando como base no traslado a partir de Surubim em direção as outras sede municipais da microrregião do Alto Capibaribe**

Cidade e distancia em Km.	Expresso 1002 em Real	Transporte informal em Real	Expresso 1002 em Euro	Transporte informal em Euro
Castanhas - 14Km	-	R\$ 3,00	-	€ 1,24
Frei Miguelinho - 25km	-	R\$ 3,00	-	€ 1,24
Santa Maria do Cambucá - 18km	-	R\$ 2,50	-	€ 1,03
Santa Cruz do Capibaribe - 66Km	R\$ 7,50	R\$ 7,00	€ 3,12	€2,91
Taquaritinga do Norte - 38Km	R\$ 4,30	R\$ 5,00	€ 1,78	€ 2,07
Toritama - 40Km	R\$ 5,00	R\$ 4,00	€ 2,07	€ 1,66
Vertentes - 26 Km	R\$ 3,00	R\$ 3,00	€ 1,24	€ 1,24
Vertente do Lério - 15Km	-	R\$ 3,00	-	€ 1,24

Fonte: Trabalho de campo realizado em fevereiro de 2010 e com os valores do Euro de acordo com a cotação do Banco Central do Brasil, no dia 01 de abril de 2010, com a relação €1=2,4041.

Outro ponto a ser observado é o valor tarifário entre Surubim-Taquaritinga, na qual o valor do transporte informal ser mais elevado que a linha formal do Expresso 1002, ao investigar junto ao transporte informal, ficou constatado que o valor cobrado é mais alto, devido ao baixo volume de passageiros. Esse fato decorre da baixa circulação de pessoas, pois a Cidade de Taquaritinga não esta inserido de forma consolidada como local de produção e venda de produtos têxtil

Ao analisar esse tipo de transporte não se pode deixar de fora uma modalidade que é a dos grupos fechados, onde uma determinada confraria se utiliza diariamente para se deslocarem de casa ao local de trabalho, em entrevista foi detectado que uma das atribuições para esses trabalhadores são a possibilidade de firmarem acordos quanto ao horário das viagens, M. Silva diz que: *"E já é certo, já tem o horário de chegar e de sair, horário de feira pega de 6 horas até 5 horas ai tem gente que sai mais cedo sai de 4 e meia ai vai esperando que sai de 3 horas ai já a pessoa esperta"*.

Essa relação se mostra proveitosa para as partes, pois conforme as informações de J.S. Arruda *"a grande vantagem de se ter corrida certa, é que num precisamos ficar na rua esperando os passageiros, é um dinheiro menor, agente ganha menos, mas é um dinheiro certo num é?"* ainda dialogando com o mesmo toyoteiro ele levantou uma questão bem interessante quanto a flexibilidade do trabalho, onde o mesmo afirma *"nos dias de feira, segunda e terça-feira" nós futura melhor, porque além de ter as viagens<sup>12</sup> nos futuramos um trocadim maior com as corridas"*

As corridas como chamam esses prestadores de serviço além de terem como público os trabalhadores que tem suas atividades em outras cidades também é responsável pelo transporte escolar de estudantes de sedes municipais menores que vão aos centros urbanos maiores e mais dinâmicos em busca de uma educação de maior qualidade.

<sup>10</sup> A ligação Surubim-Toritama e Surubim-Santa Cruz do Capibaribe, fazem parte da linha Recife-Santa Cruz do Capibaribe, como também ocorre com o destino Recife-Taquaritinga.

<sup>11</sup> Segunda-feira é o dia da tradicional feira da Sulaco em Caruaru e Terça-feira é o dia que a feira se realiza em Toritama e Santa Cruz do Capibaribe.

<sup>12</sup> Viagens é como os toyoteiros chamam a prestação de serviço que são firmadas com os grupos fechados, já as viagens que eles estão buscando os passageiros, os mesmo chamam de corrida.

Além de transportarem as pessoas, esses toyoteiros também são responsáveis por transportar as partes de uma roupa de determinada facção<sup>13</sup> a outra, ou mesmo de levar as unidades de roupas já prontas para serem comercializadas nas lojas ou até mesmo para os feirantes. Como pode ser identificada na fala de outro toyoteiro, o S. J. da Silva *"é muito bom quando pegamos um frete, como tu sabe né, as mercadorias vão em cima do carro, no bagageiro, nos coloca umas duas mil calças, e dentro do carro fica lugar para os 11 passageiros, e se é dia de muito movimento e não tem policia na estrada ai da pra gente levar uns 15 ou 16"*.

Outro fator de grande importância a ser observado nessa atividade é a questão da renda, pois na maioria das vezes, é essa a principal fonte de renda de uma determinada família, alguns toyoteiros que já faz praça<sup>14</sup> a muito tempo chegam a ter outros toyotas e colocam nas mãos de motorista, por sua vez esses motoristas não irão ter salário fixo por mês e sim fixado em diária. Conforme indagado a um dos entrevistados a respeito de seus rendimentos A.C. Barbosa afirmou que *"faço por semana uns 450 real, os melhores dias são as segundas e terças quando futuro por dia mais ou menos 130 real, os nos 2 dias eu faço a metade da semana, e olhe que trabalho de domingo a domingo"*.

Ainda conversando com o mesmo toyoteiro ao perguntar se ele era proprietário de mais alguma Toyota, o mesmo respondeu que sim e perguntado se ele tinha funcionários o mesmo disse que *"olhe moço, eu tenho um rapaz que faz me ajuda, num é meu empregado não, ele recebe por dia trabalhado pago a ele 150 real por semana, o outro carro, tenho três visse, esse que fica com o rapaz, o outro quem dirige é meu filho e o meu, além do rapaz que dirige ainda tenho que pagar o cobrado que ganha 120 real por semana"*.

#### Considerações finais

Além dos toyoteiros ainda pode-se encontrar na microrregião a presença de outros tipos de veículos realizando o transporte informal, como ônibus, vans e até mesmo carros de passeio simples, porém não se buscou aprofundar o estudo dessas outras categorias, pois esses não apresentam um grande número que chamem a atenção enquanto categoria.

Considerando todos esses aspectos, é pertinente afirmar que na atualidade o transporte informal, especialmente os toyotas, na Microrregião do Alto Capibaribe é o principal meio de circulação de pessoas e mercadoria, contribuindo de forma significativa na dinâmica econômica da microrregião em questão.

A predominância do Toyota na microrregião representa não apenas uma engenhosidade criativa (na forma na qual esse conceito de transporte se desenvolveu) mais porque também representa a possibilidade de um grupo de pessoas que não tem acesso ao trabalho formal de se (re)produzirem ao meio da sociedade de produção.

Para finalizar cabe aqui dizer que as "linhas do agreste" hoje são mais do que um meio de vida, um meio de transporte, é também um signo para a microrregião.

<sup>13</sup>Facção é como é conhecida na região a produção de roupas onde um trabalhador recebe por produção e realiza o trabalho em suas próprias residências, e nesse trabalho os costureiros se especializam em apenas uma etapa da produção (fazem as casa dos botões, coloca elástico, costuram os bolsos trazeiros, etc).

<sup>14</sup>"Fazer praça" é outro termo utilizado pelos trabalhadores do transporte informal que significa esta trabalhando em uma linha habitual.

#### Referência Bibliográfica

ANDRADE, Manoel C. de O. *A terra e o Homem no do Nordeste*. São Paulo: Brasiliense, 1973. 252p.

\_\_\_\_\_. (org.) *Atlas Escolar de Pernambuco*. João Pessoa: 2003, 160p.

ALEPE, *Boletim da Assembléia Legislativa do Estado de Pernambuco*. Disponível em: <http://www.fisepe.pe.gov.br/cepe/materias2008/mai/legi05140508.htm>

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Paz e Terra, 2001. 5ªed. 617p.

CAVALCANTI, Clovis, *Viabilidade do Setor Informal: a demanda de pequenos serviços no Recife*. Recife: Ed. Massangana/SUDENE, 1987. 160p.

CORREA, Roberto Lobato, *Espaço: um conceito chave da Geografia*. In CASTRO, Iná et alii (orgs.) - *Geografia: conceitos e temas*, Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2003. p. 15-47.

LANCE CERTEIRO, Fotografia 2, Disponível em: [http://www.lancecerteiroleioes.com.br/imagens/cumaru\\_2/L01\\_1.jpg](http://www.lancecerteiroleioes.com.br/imagens/cumaru_2/L01_1.jpg)

OLX, fotografia 1, Disponível em: <http://brasilia.olx.com.br/toyota-bandeirante-91-91-jipe-curto-capota-de-aco-iid-7031170>

SANTOS, Milton, *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: HUCITEC, 1997. 2ª edição. 308p.

## Mitad robada del agua, mitad de la imaginación: La construcción de una ciudad anfibia, Recife/Brasil

Luciana DE CARVALHO

Doctoranda - Universidad Politécnica de Cataluña - Barcelona  
Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio - DUOT  
lucianacgomes@hotmail.com

#### Resumen

La geografía y el desarrollo económico de Recife establecieron desde temprano la configuración espacial y la estratificación social que aún marca la ciudad contemporánea. Durante cinco siglos, la ocupación de Recife fue influenciada por la trayectoria de los cursos del agua, no solamente por la necesidad de expansión del suelo hacia el río y el mar, sino también por las distintas funciones protagonizadas por el río a lo largo de su historia (transporte, ocio, pesca y suministro del agua). El río Capibaribe funcionó como una importante vía de tráfico hasta meados del siglo XIX se configurando como principal vector de crecimiento urbano de este período. El desarrollismo del principio del siglo XX coincide con la pérdida de la importancia socioeconómica del Capibaribe. Desde entonces, se intensifica el deterioro del valor paisajístico y cultural del río asociado principalmente al descontrol del crecimiento urbano. En este sentido, este trabajo busca comprender la formación espacial de Recife adoptando como hilo conductor el papel del río en este proceso. El abordaje alberga el período desde su surgimiento como puerto de la Capitania de Pernambuco en el siglo XVI hasta su metropolización en los años 70. La principal aportación de este análisis histórico-urbano es la de realzar permanencias y cambios que permitan fortalecer el papel del río sobre la metrópoli actual.

**Palabras-clave:** rios urbanos, desarrollo urbano, historia urbana

#### Abstract

The geography and economic development of Recife established early the spatial configuration and social stratification that still marks the contemporary city. For five centuries, the occupation of Recife was influenced by the direction of watercourses, not only to expand over the river and the sea, but also for the various functions featuring the river along its history (transportation, recreation, fisheries and water supply). The Capibaribe river served as an important way of transport until middle of nineteenth century and at the same time was a major vector of urban growth in this period. The development process of the early twentieth century coincides with the loss of the socioeconomic importance of Capibaribe. Since then, it intensifies the decrease of cultural landscape value, associated mainly to uncontrolled urban growth. In this direction, this work aims at understanding the spatial development of Recife taking the perspective of the river in this process. The approach holds the period from the sixteenth century, when Recife was just a port of Pernambuco to its metropolisation in the 70s. The main contribution of this historical analysis is to enhance urban permanences and changes that will strengthen the role of the river in the current metropolis.

**Key-words:** urbans rivers, urban development, urban history