**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA**

ANA REGINA MARINHO DANTAS BARBOZA DA ROCHA SERAFIM

**TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DO
RECIFE-PE COMO PRODUTO E CONDIÇÃO DE REPRODUÇÃO DAS
INTERVENÇÕES URBANAS: ANÁLISE DOS PROJETOS DE
REQUALIFICAÇÃO**

**(VERSÃO CORRIGIDA – EXEMPLAR ORIGINAL ENCONTRA-SE DISPONÍVEL
NO CAPH DA FFLCH)**

**SÃO PAULO/SP
2012**

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE DOUTORADO EM GEOGRAFIA HUMANA**

ANA REGINA MARINHO DANTAS BARBOZA DA ROCHA SERAFIM

**TRANSFORMAÇÕES DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DO RECIFE-PE COMO
PRODUTO E CONDIÇÃO DE REPRODUÇÃO DAS INTERVENÇÕES URBANAS:
ANÁLISE DOS PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO**

**(VERSÃO CORRIGIDA – EXEMPLAR ORIGINAL ENCONTRA-SE DISPONÍVEL NO CAPH
DA FFLCH)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em Ciências (Geografia Humana).

Orientador: Prof. Dr. Júlio César Suzuki

**SÃO PAULO/SP
2012**

SERAFIM, Ana Regina Marinho Dantas Barboza da. Transformações do espaço urbano da cidade do Recife-PE com produto e condição de reprodução das intervenções urbanas: análise dos projetos de requalificação. Tese apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de doutora em Ciências. Área de concentração: Geografia Humana.

Aprovada em: 26/11/2012

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____

Julgamento _____ Assinatura _____

Para Aldemir Dantas Barboza e
Felipe Bezerra Serafim, por serem
meus bens mais preciosos

AGRADECIMENTOS

Essa tese é fruto de muitas pessoas, que me ajudaram, confiaram na minha capacidade e me deram força de diferentes formas para conseguir vencer nesses anos difíceis.

Primeiro, quero agradecer ao meu orientador, Professor Dr^o. Júlio César Suzuki, por ter me dado a oportunidade de entrar no doutorado, ter confiado em mim e pelas broncas e puxões de orelha, que me fizeram conseguir finalizar esse trabalho. Mas, principalmente, pelo grande profissional e conhecedor teórico, que me ajudou a buscar as respostas necessárias.

Agradeço aos professores, Dr^a Claudete de Castro Silva Vitte (UNICAMP) e Dr^o Carlos Franco da Silva (UFF) por terem participado da minha banca de qualificação e me ajudado a observar pontos importantes para a conclusão da pesquisa. Através desses agradeço a todos os professores que tive em minha vida acadêmica.

Agradeço a Professora Dr^a Edvânia Torres de Aguiar Gomes, pelo carinho no meu ano difícil e por me ajudar a reacender a paixão pela cidade do Recife.

Aos meus familiares, nas pessoas das minhas tias, Adilza e Adeilda, meu afilhado, Paulo Victor, meu sogro e minha sogra, José Olegário e Edilce Serafim, minha cunhada, Simone, meus sobrinhos, Ruan e Maria Clara, meus primos e tios, Manuelle, Bruno, Melissa, Julianne, Júlia, Mira, Pedro, Giselle, Marília, Alicia, Jaelson, Nemuel, e tantos outros. E a Edna que cuida de mim a mais de 20 anos. Nesses quatro anos aprendi a valorizar bastante o amor familiar.

Ao Dr^o Paulo Vicente e a sua secretária Tanani, por terem me acolhido com amor, carinho e paciência, no momento em que meu mundo desmoronou. E Dr^o. Paulo, obrigada por ter me deixado inteira.

A Dr^a Jurema Teles, por ser a oncologista mais legal e competente do mundo. Obrigada por ter me tratado com tanto carinho, ter tido tanta paciência, me colocado sempre para cima e me manter viva, feliz e principalmente saudável.

As enfermeiras, Juliana, Adriana e Emanuella, que durante seis meses, semanalmente e diariamente fizeram parte da minha vida e me ajudaram a passar pela quimioterapia e consequente radioterapia. No nome delas homenageio a todas e todos profissionais da saúde que passaram pela minha vida, nesses quase dois anos.

As minhas lindas crianças, Cecília, Ericka, Ênio, Luísa, Bruno, Pedro, Mariana, Lucas, Roberta, Cleto, Arthur, Charles, Alessandra e Priscila, por estarem comigo sempre, em quase todos os momentos felizes e tristes.

Aos meus amigos de coração e alma, Lucineide, Rodrigo, Carol, Breno, Patrícia, Danusa, Beatriz, Bruno, Allan, Tiago, Giselle, Marta, Isabella, Romero, Emílio, Silvana, Larissa, Suzy, Pedro, Marcelo, Gabriel, Dani, Marcelo, Patrícia, Ariadne, Zane, Pedro, Maria, Paulo, Cleiton, Alice, Derickson, Nathália, Itamar. Por simplesmente me aguentarem e quando gritava eles estavam juntos.

A Maria Rita Machado, por ser minha amiga e abrir as portas dos seus apartamentos em São Paulo (várias vezes) para me receber.

A Vanessa Lira, por me ajudar com o material cartográfico.

Aos que me concederam um tempo precioso para responder as minhas indagações e trocar idéias como; Profº Drº Ruskin Freitas, Noé Sérgio, Profº Drº Cláudio Castilho, Bruno Cavalcanti, Cecília Rocha e aos moradores e trabalhadores da cidade do Recife.

Aos dois esquizofrênicos da minha vida, Josué Rinaldo Marinho da Rocha (pai) e Rodrigo Marinho (irmão). Senti muita falta de vocês, de um pai e um irmão nesse tempo, apesar de não ter notícias e nem saber o que fazer.

As duas pessoas mais importantes da minha vida: Professora Drª. Aldemir Dantas Barboza e Felipe Bezerra Serafim.

Mamãe, você sempre foi o que quero ser, inteligente, confiante e amiga. Uma pessoa tão do bem que só tenho a admirar. Obrigada por ser companheira, me ajudar e amar tanto. Tenho muito orgulho de ser sua filha e quero muito que você se orgulhe de ser minha mãe.

Lipe, às vezes, acho que tu não és real. Sempre que olho para você, vejo a sorte que tive. Tu és simplesmente o melhor, já sabia disso, e nesses últimos anos todos tiveram certeza. Um companheiro, meu melhor amigo. Só nós sabemos o que passamos e eu só consegui passar por tudo tão bem, por ter você do meu lado. Tenho certeza que vamos ficar velhinhos juntos, nós e nossos quatro.

A Deus, por ter me movido de tanta força para enfrentar uma doença tão chata e me dado condições de terminar essa tese. Sem Ele nada disso seria possível.

RESUMO

Nesta tese, tive como objetivo analisar como as transformações urbanas têm sido produto e condição de reprodução das intervenções, sejam elas públicas e privadas, que foram ou estão sendo implantadas na cidade do Recife, no Estado de Pernambuco, do início do século XX até os dias atuais. Para a realização do estudo proposto, analisei a transformação do espaço em mercadoria pelas intervenções públicas e privadas, os processos mais gerais e particulares da urbanização, os movimentos sociais de resistência que se materializam na cidade do Recife desde a sua colonização, focando nos últimos 50 anos e a identificação dos projetos urbanísticos como condição à reprodução do capital. Essa escolha deve-se, fundamentalmente, as grandes intervenções que vem ocorrendo na metrópole atualmente e às alternativas desenvolvidas pelas classes dirigentes para viabilizar novas possibilidades de atuação para o capital. Com isso, ao longo desta tese, percebe-se que a cidade do Recife se materializa como sendo mais um espaço de realização de reprodução do capital, através da implantação de grandes projetos urbanos pela apropriação do espaço e a transformação dele de acordo com os interesses e necessidades do capital. As intervenções mais importantes e significativas na região metropolitana do Recife estão relacionadas ao sistema viário e a mobilidade, visando acumulação do capital e são apropriadas pelos agentes hegemônicos de mercado na reprodução do capital. O desencadeamento das intervenções urbanas gerou conflitos e contradições cujos efeitos são identificados no cotidiano do lugar, através da análise das estratégias de apropriação do espaço, bem como dos movimentos de resistência na reconquista do espaço público.

Palavras-chave: Espaço Urbano; Resistência; Produção e Reprodução do Espaço.

ABSTRACT

In this thesis, we analyze how urban transformations have been the product and a reproduction of a condition of interventions, public or private, that have been or are being implemented in the city of Recife, state of Pernambuco, in the early twentieth century until today. To conduct the proposed study, I analyzed the space transformation into a commodity by public and private interventions, the more common general processes of urbanization, social movements of resistance that materialize in Recife since its colonization focusing on the last 50 years and the identification of urban projects as a condition to the reproduction of capital. This choicedues, fundamentally, the major interventions that have occurred in the metropolis today and the alternatives developed by the ruling classes to enable new performance possibilities for capital. Thus, throughout this thesis, it is clear that the city of Recife materializes as another space realization of capital reproduction, through the deployment of large urban projects by appropriating space and transforming it according to the interests and capital needs. The most important and significant interventions in the Recife's metropolitan area are related to the road system and mobility, seeking capital accumulation and are appropriated by hegemonic marketagents in the reproduction of capital. The triggering of urban interventions created conflicts and contradictions whose effects are identified in the routine of the city, by analyzing the strategies of appropriation of the space, as well as resistance movements in the reconquest of public space.

Keywords: Urban Space, Resistance, Production and Reproduction of Space

RESUMEN

En esta tesis, tuve que analizar como las transformaciones urbanas han sido el producto de la reproducción y el estado de las intervenciones, sean públicos o privados, que han sido o están siendo implementados en la ciudad de Recife, Estado de Pernambuco, en el siglo XX hasta hoy. Para llevar a cabo el estudio propuesto, analicé la transformación del espacio en un producto por las intervenciones públicas y privadas, los procesos más generales y particulares de la urbanización, los movimientos sociales de resistencia que se materializan en Recife desde su colonización, centrándose en los últimos 50 años y la identificación de proyectos urbanos, como condición para la reproducción del capital. Esta elección se debe, fundamentalmente, a las principales intervenciones que se han producido en las metrópolis de hoy y las alternativas desarrolladas por las clases dominantes para permitir nuevas posibilidades de rendimiento de capital. Así, a lo largo de esta tesis, es evidente que la ciudad de Recife se materializa como otro espacio de realización de reproducción del capital, a través de la implementación de grandes proyectos urbanos mediante la apropiación del espacio y su transformación de acuerdo con los intereses y necesidades de capital. Las intervenciones más importantes y significativos en el área metropolitana de Recife están relacionados con el sistema vial y la movilidad, en busca de acumulación de capital y son apropiados por los agentes del mercado hegemónicos en la reproducción del capital. La activación de las intervenciones urbanas creó conflictos y contradicciones, cuyos efectos se identifican en la rutina del lugar, mediante el análisis de las estrategias de apropiación del espacio, así como los movimientos de resistencia en la reconquista del espacio público.

Palabras clave: Espacio Urbano, Resistencia, Producción y Reproducción del espacio.

LISTA DE FOTOS

Foto 2 - Reabertura do Cinema São Luís	59
Fotos 3 e 4 - Carnaval no Bairro do Recife	62
Foto 5 - Linha de Bonde no Fundão, Beberibe	87
Foto 6 - Construção de Bonde Elétrico na Avenida Boa Viagem em 1923.....	90
Foto 7 - Cais do Apolo, área de aterro com a presença de prédios públicos ..	113
Foto 8 - Praça do Marco Zero	115
Foto 9 - Parque das Esculturas.....	115
Foto 10 - Praça do Marco Zero, com o Parque das Esculturas ao fundo	116
Foto 11 - Terminal Marítimo de Passageiros, localizado na Praça do Marco Zero	116
Foto 12 - Shopping Boa Vista.....	124
Foto 13 - Avenida Conde da Boa Vista direção centro	126
Foto 14 - Avenida Conde da Boa Vista direção oeste.....	126
Foto 15 - Hospital Esperança e Unimed localizados na Ilha do Leite	131
Foto 16 - Estacionamento na Rua do Bairro do Recife.....	138
Foto 17 - Agamenon Magalhães em 1972.....	141
Foto 18 - Agamenon Magalhães em 2012.....	141
Foto 19 - Implantação do corredor mudou cenário ocupado por famílias de baixa renda.	144
Foto 20 - Construção da Via Mangue e do Shopping Rio Mar.....	147
Foto 21 – “Revitalização da Rua da Aurora”	155
Foto 22 - Centro Cultural Santander a esquerda e Centro Cultural Caixa Econômica a direita	157
Foto 23 - Passo do Frevo sendo requalificado	158
Foto 24 - Avenida Cais da Alfândega, com shopping Paço Alfândega a direita em amarelo	160
Foto 25 - Igreja da Madre de Deus	162
Foto 26 - Edifício Chanteclair sendo requalificado, ao lado Igreja da Madre de Deus	162
Foto 27 - Apresentação na Praça do Arsenal no Bairro do Recife	166
Foto 28 - Área das crianças na Praça do Arsenal no Bairro do Recife, no projeto Viva o Recife Antigo.....	167
Foto 29 - Obras de implantação do Porto Novo	168
Foto 30 – Avenida Dantas Barreto antes de ser modificada	194
Foto 31 – Avenida Dantas Barreto depois de 1973, com a destruição do patrimônio.....	194
Foto 32 – Camelódromo na Avenida Dantas Barreto	196
Foto 33 - Manifestação contra a construção do shopping na Tamarineira.....	200
Foto 34 – Equipamentos de lazer localizados no Parque Dona Lindu	202
Foto 35 – Muro do Parque Dona Lindu pichado antes da inauguração	203
Foto 36 – Protesto contra a construção do Parque Dona Lindu.....	203
Foto 37 - Movimento “Ocupe Estelita” no Cais José Estelita	204
Foto 38 - Movimento “Ocupe Estelita” no Cais José Estelita	204
Foto 39 – Manifestações culturais com crianças	205
Foto 40 – Ciclistas aderindo ao movimento.....	205
Foto 41 - Pintura nos muros degradados.....	205
Foto 42 - Cais José Estelita visto do bairro de Brasília Teimosa.....	207
Foto 43 – Shopping Rio Mar e igrejas do bairro de São José	209

Foto 44 – Manifestação na Avenida Conde da Boa Vista	211
Foto 45 – Policiais controlam a manifestação na Avenida Conde da Boa Vista	211
Foto 46 - Ponte Poeta Joaquim Cardoso ao fundo hospital Pedro II, bairro dos Coelhos	220
Foto 47 - Complexo do bairro de Joana Bezerra visto da Ponte Poeta Joaquim Cardoso.....	220
Foto 48 - Empresariais e polo médico do bairro Ilha do Leite à direita e Hospital Pedro II à esquerda no bairro dos Coelhos, vistos da Ponte Poeta Joaquim Cardoso.....	221
Foto 49 - Antiga fábrica Matarazzo e a presença das palafitas no bairro dos Coelhos, vistos da Ponte Poeta Joaquim Cardoso	222
Foto 50 – Comunidade do Coque na Ilha de Joana Bezerra com Bairro de São José ao fundo	224
Foto 51 - Imóveis do Bairro de Brasília Teimosa.....	227
Foto 52 - Bairro de Brasília Teimosa, com os bairros do Pina e Boa Viagem ao fundo	227
Foto 53 - Bairro de Brasília Teimosa, com os Bairros da Cabanga, São José e do Recife ao fundo	227
Foto 54 - Obras de requalificação urbana na Comunidade do Pilar	228
Foto 55 - Trabalhadores do projeto de requalificação da comunidade do Pilar	229
Foto 56 – Igreja do Pilar sendo requalificada	231
Foto 57 - “Torres Gêmeas” no Bairro de São José	238
Foto 58 - Construção de prédio na Rua da Aurora, Bairro de Santo Amaro....	239

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Regionalização dos Municípios do Estado de Pernambuco	48
Mapa 2 - Região Metropolitana do Recife.....	49
Mapa 3 - Mapa da divisão político-administrativa da cidade do Recife, em destaque a RPA1.	50
Mapa 4 - Meio de transporte no Recife em 1906.....	88
Mapa 5 - Bairro do Recife	104
Mapa 6 - Bairro da Boa Vista	120
Mapa 7 - Bairros da Região Político-Administrativa 1 (RPA-1), destacando os bairros do Paissandu e Ilha do Leite.	130
Mapa 8 - Bairro da Ilha do Leite com a presença dos principais hospitais.....	133
Mapa 10 - Mapa do Sistema Viário da Cidade do Recife.....	143
Mapa 11 - Bairro dos Coelhos	218
Mapa 12 – Bairro da Ilha de Joana Bezerra.....	223

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - O Povo dos arrecifes	81
Figura 2 - Mapa do Brasil Holandês.....	83
Figura 3 - Planta da Cidade do Recife em 1645	84
Figura 4 - Planta do aglomerado urbano do Recife em 1844.....	86
Figura 5 - Vista do Bairro de São José.....	95
Figura 6 - Arco de Santo Antônio demolido em 1917.....	105
Figura 7 - Pátio de Corpo Santo.....	106
Figura 8 - Pátio de Corpo Santo.....	111
Figura 9 - Palácio da Boa Vista	121
Figura 10 - Rua da Imperatriz e Praça Maciel Pinheiro	122
Figura 11 - Comparação entre os viadutos previstos em 1970 e em 2012.....	145
Figura 12 - Projeção Viadutos Agamenon Magalhães	146
Figura 13 - Metrô do Recife	151
Figura 14 – Ações Reestruturadoras do Plano “Recife Nosso Centro”	164
Figura 15 – Ações de Suporte ao Plano “Recife Nosso Centro”	165
Figura 16 – Projeto Capibaribe Melhor	180
Figura 17 - Projeto Novo Recife – Cais José Estelita.....	183

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução da população da cidade do Recife	93
Tabela 2 - População do bairro do Recife	94
Tabela 3 – População do bairro de São José.....	95
Tabela 4 - Área e habitantes dos bairros do Paissandu e Ilha do Leite	131
Tabela 5 - Área e habitantes dos bairros de Brasília Teimosa, Coelhos, Ilha de Joana Bezerra, Bairro do Recife e São José.....	217

LISTA DE SIGLAS

AD Diper	Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco
BC	Banco Central
BID	Banco Internacional de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CBTU	Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CEF	Caixa Econômica Federal
CEHAB	Companhia Estadual de Habitação e Obras
CELPE	Companhia Elétrica de Pernambuco
CENDHEC	Centro Dom Helder Câmara de Estudos e Ação Social
CESAR	Centro de Estudos e Sistemas Avançados do Recife
CIODS	Centro Integrado de Operações de Defesa Social
COMUL	Comissão de Urbanização e Legalização
CONAB	Companhia Nacional de Abastecimento
CONDEPE-FIDEM	Agência Estadual de Planejamento e Pesquisa de Pernambuco
CPRH	Agência Estadual de Meio Ambiente de Pernambuco
CPTRA	Centro de Prevenção e Tratamento do Alcoolismo
CTTU	Companhia de Transito e Transporte Urbano
DEM	Democratas
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DOE	Diário Oficial do Estado
DOU	Diário Oficial da União
DPSH	Departamento de Planejamento dos Sítios Históricos
EMLURB	Secretaria de Serviços Públicos
EVTE	Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica
FIDEM	Fundação de Desenvolvimento Municipal
FNHIS	Programa de Produção Social de Moradia
FUNDAJ	Fundação Joaquim Nabuco
FUNDARPE	Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco
GPUS	Grandes Projetos Urbanos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços
ITBI	Imposto Sobre Transmissão de Bens Imóveis
JCPM	João Carlos Paes Mendonça
LOMR	Lei Orgânica do Município do Recife
LUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo
MDU	Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano
ONGs	Organizações Não-Governamentais
OP	Orçamento Participativo
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PBR	Plano de Revitalização do Bairro do Recife
PCR	Prefeitura da Cidade do Recife
PDCR	Plano Diretor de Desenvolvimento da Cidade do Recife

PFL	Partido da Frente Liberal
PMPE	Polícia Militar de Pernambuco
PMR	Polo Médico do Recife
PREZEIS	Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PROMORAR	Programa de Erradicação de Sub-Habitação
PRUISCP	Programa de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar
PT	Partido dos Trabalhadores
REVAP	Requalificação de Áreas Portuárias
RFFSA	Rede Ferroviária Federal
RMR	Região Metropolitana do Recife
RPA 1	Região Político Administrativa 1
RPAs	Regiões Político – Administrativas
SEASR	Secretaria Estadual de Articulação Social e Regional
SDS	Secretaria de Defesa Social
SFH	Sistema Financeiro de Habitação
SGM	Sistema Gestor Metropolitano
SNHIS	Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social
SPHAN	Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SPU/PE	Superintendência do Patrimônio da União em Pernambuco
SUS	Sistema Único de Saúde
TIC	Tecnologia da Informação e Comunicação
TIP	Terminal Integrado de Passageiros
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
UNESCO	Programa das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura
URB	Empresa de Urbanização do Recife
ZEIS	Zona Especial de Interesse Social
ZEPH	Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural
ZET	Zona Especial de Interesse Turístico

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	17
1 OUTRA ABORDAGEM PARA A ANÁLISE DO ESPAÇO URBANO	28
1.1 O Método Progressivo-Regressivo na Análise do Espaço	28
1.2 Concepções Relativas à Produção e Reprodução do Espaço Urbano	40
1.3 A Construção do Conceito de Cidade e Metrópole	42
1.4 Território: Luta pela Apropriação e Uso do Espaço	51
1.5 Centro, Centralidade e Requalificação do Urbano	54
1.5.1 Decadência / estagnação das áreas centrais x surgimento de novas centralidades	57
1.5.2 O Recife e a sua dimensão cultural: passagem do local de produção para objeto de consumo e as políticas de <i>city marketing</i>	60
1.5.3 Consumo do espaço - novos habitantes para o antigo centro: surgimento da gentrificação	63
1.5.4 Apropriação do centro antigo por população de baixa renda	68
1.6 Transformações Urbanas Decorrentes das Intervenções	71
2 CONFIGURAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO: AS INTERVENÇÕES URBANAS NA CIDADE DO RECIFE	77
2.1 Considerações sobre a Historicidade do Processo de Intervenções Urbanas na cidade do Recife	77
2.2 Recife: Bases Históricas da Evolução da População Urbana	92
2.3 Projetos de Intervenção Urbana na Cidade do Recife	99
2.3.1 Bairro do Recife	102
2.3.2 Bairro da Boa Vista	119
2.3.3 Polo Médico do Recife	127
2.3.4 Porto Digital	135
2.3.5 Intervenções no sistema viário como forma de descentralização e mobilidade	140
2.3.6 Pequenas intervenções: cultura como produto	154
2.3.6.1 Programa Monumenta	158
2.3.6.2 Plano “Recife Nosso Centro” e Recife Viva o Centro / Viva o Recife Antigo	163
2.3.7 O Porto Novo	168
2.3.8 Projetos antigos e atuais ainda não executados	171
2.3.8.1 Projeto Turístico-Cultural Recife-Olinda	172
2.3.8.2 Projeto de navegabilidade do Rio Capibaribe e Beberibe	178
2.3.8.3 Projeto Capibaribe Melhor	180
2.3.8.4 Projeto “Novo Recife” - Cais José Estelita	182
3 CONFLITOS NO ESPAÇO URBANO: RESISTÊNCIA SOCIAL VERSUS INTERESSE ECONÔMICO	187
3.1 Movimentos Sociais de Resistência	187
3.1.1 O caso da Avenida Dantas Barreto	193
3.1.2 Movimento “Amigos da Tamarineira”	197
3.1.3 Dona Lindu	201
3.1.4 Ocupa Estelita - #Ocupeestelita	204
3.1.5 Via Mangue / Rio-Mar	208
3.1.6 Manifestações em grandes vias: o caso das Avenidas Conde da Boa Vista e Agamenon Magalhães	210
3.2 Intervenções Urbanas em Comunidades de Baixa Renda	213

3.3 Planejamento e gestão dos espaços urbanos por grupos de interesse	231
3.4 Segmento Imobiliário x Viário	236
CONSIDERAÇÕES FINAIS	245
REFERÊNCIAS.....	249
ANEXO	258
APÊNDICE.....	262
ROTEIRO DE ENTREVISTA	263
Modelo 1. Para os Técnicos que trabalham ou conhecem as intervenções urbanas	263
ROTEIRO DE ENTREVISTA	264
Modelo 2. Para os Trabalhadores e Frequentadores do Bairro do Recife	264

INTRODUÇÃO

A configuração atual do Recife vem se tornando um desafio para os estudiosos do espaço, principalmente com relação à produção e reprodução do espaço urbano. Os diversos projetos de intervenção realizados e em via de realização, a ausência de integração e a pouca participação popular são fatores que dificultam e interferem no resultado final das ações de significado espacial e tornam sua análise bastante complexa.

As intervenções urbanas são estratégias públicas ou privadas e objeto de análise de vários estudos e pesquisas, no Brasil e no mundo, nas últimas três décadas (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006; CAMPOS, 2002; 1999; GOMES, 2007; HARVEY, 1994, 2004; LEITE, 2007; SMITH, 1996, 2006, 2007; VILLAÇA, 1998; ZANCHETI, 1998). Os projetos de requalificação na área central da cidade, a abertura de grandes vias, os empreendimentos imobiliários (condomínios fechados e a verticalização), a reabilitação das áreas portuárias, as intervenções pontuais, os megaeventos e tantos outros com grande expressão territorial e econômica, viabilizados por investimentos públicos e privados, criam novas formas de produção do espaço e contribuem para a valorização imobiliária e à reprodução das desigualdades sociais nas grandes cidades brasileiras.

As grandes intervenções contribuem para a promoção de alterações significativas nas formas de produção e apropriação social do espaço urbano. O processo de produção não é apenas histórico e social, sendo responsável por conflitos, pois nem todos se apropriam desse espaço de maneira democrática, nem vão ter as mesmas oportunidades, o que gera segregação espacial e privação da cidadania.

Numa sociedade estruturada no sistema capitalista em que os produtores do espaço (Estado, grandes empresas, agentes do mercado, empreendedores imobiliários, população local, como os comerciantes, moradores e população civil organizada) transformam os recursos naturais e os patrimônios de sua história e de sua cultura em mercadoria, torna-se preocupante a produção do espaço,

evidenciando a importância de se repensar e se almejar novos padrões de planejamento e de gestão do território.

As observações e reflexões sobre as intervenções públicas e privadas que foram ou estão sendo implantadas na cidade do Recife, e de como estas transformam o espaço em mercadoria, foi fundamental para elaboração desta tese que aborda o processo de transformação espacial como condição à reprodução do capital e como os movimentos sociais contribuem com esse processo.

Esse tema é importante para entender como as transformações espaciais tem sido produto e condição das intervenções urbanas sejam elas públicas ou privadas. Elas ocorrem antes, durante e depois do processo de implantação das intervenções, condicionando a reprodução do capital.

Assim, o processo de transformação das cidades repercute na forma de reprodução da propriedade privada da terra, com o espaço revelando cada vez mais a contradição entre valor de troca e valor de uso, gerando conflitos entre os diversos segmentos sociais e econômicos envolvidos nessa dinâmica.

A propriedade da terra, ou do solo urbano é fundamental para se entender a dinâmica de sua valorização. De acordo com Suzuki (2002), que analisou a gênese da moderna cidade de São Paulo, os imóveis se transformam em mercadoria fundamental na reprodução das relações sociais. “A propriedade moderna permitiu a produção capitalista da cidade de São Paulo, inclusa na lógica da terra como mercadoria e na criação de um mercado imobiliário”. (SUZUKI, 2002, p.8).

A produção do espaço está relacionada com o processo de acumulação do capital, por isso, o espaço é um importante elemento na sua reprodução. E para este se reproduzir é necessário que haja uma exploração efetiva, seja por parte do Estado ou da iniciativa privada. E essa exploração está ocorrendo por meio dos projetos de intervenção realizados no Recife.

A cidade do Recife é a capital do Estado de Pernambuco, localizada na região Nordeste do Brasil. Está dividida em 6 RPAs (Regiões Político Administrativas),

conforme a Lei Municipal nº 16.293, de 22/01/97, em que o ordenamento da Prefeitura da Cidade do Recife reflete os aspectos espaciais dos diferentes territórios existentes na cidade do ponto de vista das relações sociais que neles se desenvolvem ou da realidade econômica da população que neles vive.

A Região Metropolitana do Recife (instituída pela Lei Federal nº 14, de 08/06/73) é formada por municípios cujas ligações com o centro da capital são intensas de acordo com a distância e as facilidades de comunicação com esses municípios. O Recife se destaca como importante área industrial, comercial e de serviços o que favorece os grandes fluxos econômicos e populacionais entre o seu centro urbano e as cidades do seu entorno, num processo efetivo de conurbação.

A metrópole é o *locus* das disputas territoriais dos habitantes que a compõem. As intervenções urbanas que ocorrem na cidade do Recife são um fragmento da metrópole, no entendimento da reprodução do espaço urbano, pois apóia a reprodução do capital.

Dessa forma, o tema intervenção urbana não pôde ser abordado apenas no espaço territorial da cidade do Recife, pois ele se reproduz por toda a sua região metropolitana. Assim, foram escolhidos fragmentos do espaço do Recife, pensado no processo de metropolização, pela capital manter uma forte relação de interdependência econômica e um notório movimento pendular de sua população, principalmente com as cidades de Olinda e Jaboatão dos Guararapes.

O Recife passou e vem passando por constantes transformações no seu espaço, causados por diversos sujeitos e interesses. Dessa forma, a análise desse espaço compreende um árduo exercício de investigação e compreensão de sua identidade, particularidade e complexidade, sobretudo pela totalidade e fragmentação do seu território e sua dimensão como uma metrópole.

De pequeno a grande centro, atrasado ou desenvolvido, antigo ou recente, toda cidade apresenta uma produção espacial e cultural que expressa as atividades econômicas e os costumes e tradições dos seus habitantes. E isso depende do

processo histórico da formação, ocupação e evolução do espaço e da condição do quadro natural, ou seja, do local de sua inserção.

Nos últimos anos, a interpretação das práticas de apropriação social do espaço urbano tem despertado novas linhas de abordagens ao planejamento urbano. Os lugares possuem componentes físicos, como, por exemplo, da estruturação de seus tecidos urbanos e das suas tipologias, além de conteúdos culturais expressos nas diferentes formas de apropriação social do espaço. Quando definimos lugar, reportamo-nos, primeiramente, à geografia, especificamente aos estudos desenvolvidos por Tuan (1983, p.3 e 6) que o conceitua, distinguindo-o do significado de espaço.

O lugar é segurança e o espaço é liberdade: estamos ligados ao primeiro e desejamos o outro. [...]. Na experiência, o significado de espaço frequentemente se funde com o de lugar. “Espaço” é mais abstrato do que “lugar”. O que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor. [...]. As idéias de “espaço” e “lugar” não podem ser definidas uma sem a outra. A partir da segurança e estabilidade do lugar estamos cientes da amplidão, da liberdade e da ameaça do espaço, e vice-versa. Além disso, se pensamos no espaço como algo que permite movimento, então lugar é pausa; cada pausa no movimento torna possível que a localização se transforme em lugar.

Dessa forma, a categoria lugar vai aparecer, nessa discussão, como uma forma de a população, por se sentir pertencente à cidade, buscar melhores condições e qualidade de vida. Nessa análise é entendido que os diversos segmentos sociais e econômicos se apropriam, vivem e usam o espaço, assim, o lugar passa a ser entendido como território, como um objeto de conquista. Segundo Castilho (2009, p.7): “não é mais o território per si que se torna alvo de disputas de poderes; mas também o uso do território, como meio de conquista do acesso a serviços e oportunidades concretas de inclusão social”.

A concentração de população nas grandes cidades traz à tona a questão da cidadania em que se insere a problemática espacial, pois a ocupação do espaço legalmente irregular traz em si mesma a degradação ambiental e a deterioração da

qualidade de vida da população. Com isso, nem sempre o acúmulo de riquezas na cidade traz melhorias para a população, pois essas nem sempre podem ter acesso seletivo aos diversos usos e funções da cidade, o que contribui para a desigualdade social.

As pessoas passam a lutar por melhores serviços e uma qualidade de vida decente, para além do pensamento fragmentário. Isso implica em:

um outro modo de organizar e produzir o espaço levando em conta novas formas de organização, lutas e usos do território pelos diversos atores sociais, na busca da construção de um espaço à coletividade humana e não apenas a determinados grupos de privilegiados. (CASTILHO, 2009, p.7).

Nos últimos anos, os movimentos sociais estão cada vez mais complexos e ativos. No Recife, isso não é diferente, há lutas e movimentos organizados para debater e discutir as intervenções urbanas. A resistência apesar de existir desde as primeiras intervenções, apenas nos últimos três anos vem sendo mais difundida. A população vem exigindo a participação nas decisões sobre a cidade e isso está trazendo ao debate a necessidade de um espaço urbano melhor e mais humano.

Todo lugar tem suas formas de resistências, as pessoas, os governos, são os contramovimentos, as contrarracionalidades no cotidiano, segundo Lefebvre (1979, 2006), e as resistências às forças hegemônicas de acordo com Milton Santos (1985, 1999).

É necessário demonstrar que essa população está sim participando, discutindo, enquanto sociedade civil organizada mesmo que em muitas vezes o discurso não abrangeu a questão técnica de um projeto e sim apenas seu caráter ideológico, em que prevalecem as discussões superficiais, sem aprofundamento. Os vários segmentos sociais e econômicos, com interesses diferenciados, interagem no Recife. Apesar da existência de conflitos, há uma relação que contribui para a reprodução desse espaço.

Vários casos de movimentos de resistência foram analisados nessa tese, destacando-se cada qual com a sua peculiaridade e realidade têmporo-espacial

como o movimento contra a Dantas Barreto, contra o Recife-Novo no Cais José Estelita, o Parque Dona Lindu e a Tamarineira.

Estudar o Recife torna-se algo importante não só no sentido de avançar nas discussões sobre a urbanização da cidade como também, devido ao potencial histórico/cultural existente no seu patrimônio histórico e nas manifestações culturais, bem como trazer à tona algumas contribuições e reflexões sobre as transformações que estão acontecendo e que vão ocorrer principalmente por causa de grandes projetos que prevêem intervenções de grande porte em infraestrutura, comércio, lazer, serviços e habitações.

A preocupação com as intervenções na cidade é válida porque as políticas econômicas que ocorrem e que vêm ocorrendo não diminuíram as desigualdades sociais, pelo contrário, aumentaram, gerando condições de deterioração urbana mais intensa. O poder público se incomoda tanto com a imagem, em deixar aparente as ações de impacto político, que, às vezes, são esquecidas coisas básicas, como infraestrutura, saúde, educação, trabalho e moradia, visto que geralmente ignora o bem-estar da população, sobretudo, as mais carentes.

Diante desse quadro complexo do uso e ocupação e das transformações da área de estudo, mais objetivamente algumas indagações decorrem como: Quais as mudanças no Recife decorrentes da acumulação e expansão do capital? Por que o patrimônio é transformado em mercadoria cultural? Como ocorre o processo de transformação espacial do Recife decorrentes da reprodução do capital? Quais os projetos de requalificação urbana que foram ou que estão sendo implantados? Está realmente ocorrendo o processo de gentrificação? Há realmente um esvaziamento do centro ou há apenas uma transformação nos usos e nas funções? Houve uma mudança no preço dos imóveis urbanos? Como atuam os movimentos de resistência contra os projetos de intervenção urbana?

Diante de todas essas questões, surge uma central que abarca todos os outros questionamentos que é a proposta desta tese: De que maneira a expansão e

transformação do Recife tem sido produto e condição de reprodução das intervenções urbanas públicas e privadas?

Dessa forma, entende-se que o espaço não é apenas receptáculo ou produto dos objetos e fluxos produzidos pela sociedade, ele é um produto, mas também condição de reprodução das relações de produção. Assim, o espaço expõe seu conteúdo político, como lugar de contradições e conflitos entre classes e grupos com suas diversas estratégias na luta por sua apropriação.

O fundamento do problema estudado está na busca dos significados das intervenções que o Recife determina, após as rupturas ocorridas em suas históricas formas, decorrentes das reformas existentes desde o início do século XX até os dias atuais. Há evidências no comportamento cotidiano dos seus habitantes a indicar que as transformações talvez não tenham sido percebidas e interpretadas dentro da mesma lógica aplicada na leitura das mudanças manifestadas em outras capitais brasileiras.

A sociedade, durante o processo de ocupação do território, estruturou o espaço urbano, de acordo com as suas necessidades de moradia, trabalho e lazer, o que caracteriza um padrão espacial que se apresenta de modo diferente em cada cidade, revelando características próprias originadas daquilo que podemos chamar de cultura urbana ou cultura das cidades.

Hoje em dia, além da expansão econômica continuar ampliando o espaço, ocorre também a sua diferenciação interna. Isso significa que é ilusório pensar que apenas a sociedade e suas necessidades básicas, sem o vetor econômico, contribuem para a atual produção desigual do espaço. O sistema capitalista acelera o processo urbano, há diversos interesses em jogo, sejam públicos, privados ou da população de acordo com suas classes sociais. E o difícil é chegar a um consenso, sobre o que é melhor para a cidade e a população. Os moradores nem sempre são ouvidos, pois o Estado tende a proteger os interesses daqueles que detêm capital. Segundo Harvey (2004), o público tende a assumir os riscos na parceria público-privada enquanto o privado fica com os lucros.

As mudanças espaciais e culturais, resultantes do processo de apropriação do espaço, geram transformações na forma de produzir o espaço urbano. Essas estão associadas à acumulação e expansão do capital. Nos últimos anos, temos assistido ao surgimento de uma nova forma de estruturação espacial e uma acelerada transformação das cidades mundiais, orientada pela imposição de uma racionalidade técnica de acordo com as necessidades de acumulação que produzem o espaço como condição da produção. Com isso, as cidades revelam as contradições impostas pelo capitalismo, no seu desenvolvimento.

Face às discussões apresentadas, tem-se como objetivo desta tese analisar como as transformações urbanas têm sido produto e condição de reprodução das intervenções, sejam elas públicas e privadas, que foram ou estão sendo implantadas na cidade do Recife, do início do século XX até os dias atuais.

Neste sentido pretende-se:

1. Analisar como as intervenções públicas e privadas transformam o espaço em mercadoria;
2. Identificar como os projetos urbanísticos contribuem para transformação espacial da Região Metropolitana do Recife como condição à reprodução do capital;
3. Compreender a dinâmica de valorização da terra a partir da identificação dos planos de intervenção urbana;
4. Discutir como atuam os movimentos de resistência existentes na cidade do Recife.

Tendo em vista os objetivos apresentados, algumas hipóteses acerca do tema foram definidas afim de nortear esta pesquisa. Entende-se que o Recife vem sendo espaço de várias experiências inovadoras com relação às intervenções urbanas. E vai ser mais uma vez com a implantação de grandes projetos urbanos, os quais, independentemente de sua dimensão, possuem uma perspectiva de seletividade espacial que privilegia uma classe social em detrimento de outra. Nesse caso, há uma concepção hegemônica de desenvolvimento, em que tudo que é incompatível ou indesejável é deixado de lado. Portanto, há a transformação do espaço em mercadoria (lazer; entretenimento; aumento do consumo).

Os agentes produtores desse espaço, sejam o Estado, os proprietários, a iniciativa privada e os grupos sociais excluídos, se apropriam do solo urbano e transformam o espaço de acordo com os interesses e necessidades do capital. Todos os empreendimentos que foram ou que vão ser implantados contribuem para a produção do espaço urbano. Por causa das intervenções também vem ocorrendo no centro antigo do Recife o processo de gentrificação, financiado principalmente pelo Estado e pelos promotores imobiliários, principalmente por causa de programas como Morar no Centro, da Caixa Econômica Federal, e da construção de empreendimentos de alto padrão, como no caso das Torres Gêmeas.

Os conflitos sociais resultantes do processo relativos às intervenções urbanas se manifestam por meio do processo de resistência, que às vezes ocorre de forma direta, como nas lutas contra as desapropriações, quanto na exigência de uma parcela crescente da população por direito à cidade, uma urgência de utilização do espaço público como um território para vivência da vida cotidiana. Os projetos de intervenção urbana indicam o movimento de reprodução do capital apoiado na renda da terra, em que a especulação imobiliária adquire uma função importante na reprodução do capital na cidade.

Visando os objetivos propostos nesse trabalho, inicialmente, foram consolidados os fundamentos teórico-metodológicos com o cumprimento das disciplinas do programa de pós-graduação em Geografia Humana e pela realização de um levantamento minucioso de informações em bibliotecas, internet, revistas e jornais, sobre o espaço em foco, com a devida leitura e sistematização. Também foram analisados casos similares em outras situações espaciais. Foram coletadas informações históricas, dados gerais sobre a Região Metropolitana do Recife e informações estatísticas, além da realização de levantamento cartográfico.

Foram utilizados dados cartográficos por meio da análise de mapas (Fundação de Desenvolvimento Municipal - FIDEM/PCR), pois, para uma compreensão mais ampla das ações das intervenções realizadas, foi necessário produzir uma espacialização dos dados adquiridos, verificando, por meio da junção das informações e análise do material cartográfico, as dinâmicas dos projetos.

Os órgãos que foram visitados como fontes de informações importantes para essa pesquisa foram: Museu da Cidade do Recife (informações históricas e fotos antigas), Fundação Joaquim Nabuco - FUNDAJ (informações históricas), Prefeitura da Cidade do Recife (projetos de requalificação e de outras transformações que estão ocorrendo nos bairros), Arquivo Público (informações históricas), CONDEPE-FIDEM (projetos e mapas), Gabinete Português de Leitura (informações históricas), URB - Empresa de Urbanização do Recife (projetos de urbanização, legislação vigente), EMLURB (projetos de urbanização, legislação vigente), Instituto Histórico, Arqueológico e Geográfico do Estado de Pernambuco (informações históricas), entre outros.

Para entendimento do problema desta pesquisa, foi necessária a combinação de trabalhos empíricos e teóricos, compreendendo análises subjetivas e objetivas dos fenômenos urbanos. Uma melhor visualização do espaço em estudo precisa da realização da pesquisa de campo (observações *in loco*) visando-se uma melhor compreensão do mesmo. Nela, foi feito o registro fotográfico, com o intuito de identificar as transformações que estão ocorrendo no Recife, decorrentes das mudanças causadas principalmente pelos projetos de requalificação.

Tomou-se o cuidado de realizar o registro fotográfico durante o dia e a noite, além dos fins de semanas e em diferentes épocas do ano, porque os sujeitos que se apropriam desse espaço são diferentes de acordo com a hora e o dia da semana.

Nessa etapa, foram ouvidos alguns moradores, comerciantes, trabalhadores de espaços culturais, empreendedores imobiliários e responsáveis pelos projetos de requalificação, sejam eles do poder público ou da iniciativa privada. Isso foi interessante para compreender um pouco da ocupação do espaço urbano do Recife e verificar a percepção das pessoas com relação às intervenções que ocorreram e ocorrem. Assim, o sujeito pode transmitir qual o grau de satisfação com os empreendimentos implantados, além de sugestões.

Por fim, foram abordadas as metodologias para o desenvolvimento dos tópicos necessários para a conclusão da tese e a discussão dos resultados.

Procurou-se analisar e interpretar as informações levantadas com o objetivo de identificar as relações existentes entre os indicadores pesquisados e o espaço em foco, dando sequência à elaboração da redação da tese.

A tese se estruturou em três capítulos. No primeiro, discutem-se as linhas de interpretação acerca da requalificação, as questões políticas, econômicas e espaciais, bem como as suas dimensões de impacto. Também foi analisada a produção e reprodução do capital, salientando a dimensão cultural e o surgimento da gentrificação. Verificou-se que, por meio das intervenções implantadas pelo poder público e privado, o espaço torna-se mercadoria com maior preço.

No segundo capítulo, trata-se dos projetos de intervenção urbana no Recife. Discutem-se os grandes projetos e as ações pontuais, desde a colonização até os dias atuais.

No terceiro capítulo, analisa-se a luta contra as intervenções urbanas orientada pelo mercado, mas viabilizada pelo Estado. Com base em entrevistas, fotografias, recortes de jornais foi aprofundada a discussão acerca dos movimentos sociais de resistência que tem ocorrido no Recife.

1 OUTRA ABORDAGEM PARA A ANÁLISE DO ESPAÇO URBANO

1.1 O Método Progressivo-Regressivo na Análise do Espaço

Escolheu-se trabalhar nessa tese com o método progressivo-regressivo de Lefebvre (2006), que visa estudar o mundo virtual, partindo do presente em direção ao passado, esclarecendo os processos do presente que apontam para o futuro. Entendendo primeiramente o que está ocorrendo, em seguida volta ao passado (o que ocorreu) e depois se analisa o que poderia ter ocorrido, o que deveria ter acontecido. Esse método trata o espaço-tempo como um par dialético, indissociável. Indicando um movimento de duplo sentido, um regressivo (do virtual-possibilidade ao atual, do atual ao passado) e um progressivo.

Newton no século XVII dá um salto qualitativo com relação ao espaço, pensando este de forma tridimensional. Depois Einstein, no século XX, com a sua teoria da relatividade, vai dizer que não existe espaço sem tempo, nem tempo sem espaço. Um não existe sem o outro, são um par dialético. Para Lefebvre (2006), o tempo é a quarta dimensão do espaço, as primeiras dimensões são: forma, meio e produto. A quinta dimensão do espaço vai ser o cotidiano e a partir dele se constroem as formas de resistência.

Lefebvre (2006) apresenta, com marcas identitárias da forma de pensar e ver o mundo o pensamento triádico (MARTINS, 2008): a constituição da humanidade; na relação entre a sociedade e a natureza; e no desenvolvimento das forças produtivas para além do real e do imediato, nesse desencontro entre o real e o possível.

A natureza como mediadora da constituição do humano hoje está posto por meio do problema da natureza segunda (LEFEBVRE, 1999), uma natureza criada pelo próprio homem, voltada contra ele, pois é uma natureza que não se humaniza, nem liberta o homem de limitações e reduções.

O espaço social inicialmente inspirado/baseado na natureza e na “evolução” do homem, - pois a própria palavra antropológico nos remete a esse entendimento-,

o espaço social tende a extrapolar essa imediatidade, porque o anterior no espaço não pode ser desconsiderado/descartado.

Lefebvre (2006) fala que o espaço social extrapola a imediatidade existente, por isso nada pode desaparecer completamente. “O anterior, no espaço, permanece o suporte do que segue” (cap. IV. Item IV.1). Com base nessa consideração inicial feita pelo autor, entende-se que o espaço absoluto não desapareceu, ele continua presente no espaço abstrato.

Martins (2008) insere mais uma faceta do pensamento de Lefebvre que é interessante no entendimento do método lefebvriano, originalmente presente em Marx e logo depois em Lênin, que é a noção de formação econômica social:

Uma idéia que aparece ocasionalmente na obra marxiana, apenas indicada para dar conta da sedimentação dos momentos da história humana, da história da constituição da humanidade do homem, da história da práxis. Essa noção já carrega consigo, na descoberta de Lefebvre, o intuito da datação das relações sociais, a indicação de que as relações sociais não são uniformes, nem têm a mesma idade. Na realidade, coexistem relações sociais que têm datas diferentes e que estão, portanto, numa relação de descompasso e desencontro. Nem todas as relações sociais têm a mesma origem. Todas sobrevivem de diferentes momentos e circunstâncias históricas.” (MARTINS, 2008)

Essa é uma concepção de totalidade, que se desdobra na totalidade do espaço e do tempo, concepção que parece se coadunar com o objetivo que Lefebvre enuncia (cap. IV. Item IV.1, 2006). “Este estudo compreende, pois, e tenta reagrupar o que se dispersa nas ciências parcelares e especializadas: etnografia, geografia humana, antropologia, pré-história e história, sociologia, etc.”. E para isso, a ferramenta principal de leitura do real é o método progressivo-regressivo.

A apreensão da totalidade do espaço e do tempo conformaria o que ele chama de “espaço orgânico” (cap. IV. Item IV.1, 2006). Contrariamente a essa apreensão da totalidade que permitiria vislumbrar o “espaço orgânico” ele expõe que todas as interpretações que se bastam na imediatidade antropológica e biomórfica estão limitadas, e portanto não dão conta da abstração, possibilitando apenas o vislumbre de parte dessa abstração, ou seja, um vislumbre parcial.

O espaço assim concebido poder-se-ia nomear “orgânico”. Na imediatidade da relação entre os grupos, entre os membros de cada grupo, da “sociedade” com a natureza, o espaço ocupado declara no terreno a

organização da sociedade, as relações constitutivas. Essas relações dão apenas um pouco de lugar à abstração. (cap. IV. Item IV.1, 2006).

Para Lefebvre (2006), o objeto do conhecimento deve ser a conexão entre as representações elaboradas do espaço e os espaços de representação (cap. IV. Item IV.1, 2006). Essa conexão que é fragmentada e incerta implica/explica um sujeito, no qual o vivido, o percebido, o concebido (o sabido) se reencontram numa prática espacial. Assim, apreende-se o que realmente se passa e permite-se propor superações. Tudo que se nega a isso cai no parcial e, portanto, não dá conta do real.

Com relação à construção do social, ela pode ser datada contrariamente à leitura única e exclusiva do espacial, que em última instância é o espaço absoluto. É nessa contraposição espaço absoluto (natureza) e espaço relativo (social) que deve-se buscar a aplicação do método progressivo-regressivo.

Essa aplicação do método progressivo-regressivo parte do reconhecimento de uma dupla complexidade da realidade social, que é horizontal e vertical. Reconhecendo essa dupla complexidade estabelecem-se três procedimentos (que seriam três momentos do pensamento) para a aplicação do método.

O primeiro momento é reconhecer a complexidade horizontal da vida social, isso pode e deve ser feito a partir da descrição do visível. Deve-se então enquanto pesquisador, reconstruir a diversidade das relações sociais, identificando e descrevendo o que é visto. Esse é o momento descritivo do método. Nesse momento, o tempo de cada relação social não está ainda identificado, reconstrói uma “paisagem” descrevendo-a, entretanto isso não se observa na leitura do texto, mas aparece, por exemplo, em Lefebvre (cap. IV. Item IV.1, 2006), quando faz uma descrição narrativa dos Romanos:

De Roma e dos romanos, a tradição cristã carrega até a modernidade um espaço repleto de entidades mágico-religiosas, divindades maléficas ou benéficas, machos ou fêmeas, atados à terra e ao mundo subterrâneo (os mortos), mas submetidos a ritos e formalismos (...) A arte, pintura ou escultura ou arquitetura, aí encontrou e aí ainda encontra recursos.

O segundo momento é o analítico-regressivo, nesse momento, segundo Martins (2008, p.105), o pesquisador mergulha na “complexidade vertical da vida

social, e da coexistência de relações sociais que tem datas desiguais”. Nesse momento, a realidade é analisada, decomposta. É justamente quando o pesquisador tenta datar a realidade, cada relação social aparece com sua idade e sua data, cada elemento da cultura material e espiritual também tem sua data, o que primeiramente “parecia simultâneo e contemporâneo é descoberto agora como remanescente de época específica”, (MARTINS, 2008, p.105), tem o que pode-se chamar de uma “identidade própria”.

Importante compreender a passagem do espaço absoluto para o espaço abstrato. Então o que seria o espaço absoluto? (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.1, 2006): “Inicial e fundamental, o espaço absoluto tem alguma coisa de relativo. Quanto aos espaços relativos, eles encobrem o absoluto”. Salientando que nada pode desaparecer completamente. Esse espaço absoluto quando produzido de alguma forma é relativo.

O espaço absoluto se inicia no espaço agropastoril. Lugares trabalhados por camponeses, pastores nômades ou semi-nômades. Ele é marcado por uma falta de naturalidade pela ação dos senhores ou conquistadores, nessa hora ele aparece como superior, sagrado, porém não deixa de ser percebido como natureza. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.1, 2006).

No espaço absoluto, o público e o privado se misturam. Essa afirmação lembra o livro do velho e já desaparecido historiador Fustel de Colanges e sua obra *A cidade antiga*, em que se trata logo de início desse “*ménage*” (mistura) entre esses dois âmbitos, de como a casa é ao mesmo tempo uma extensão do templo, com o culto aos deuses em altares internos, os deuses familiares.

Por exemplo, Lefebvre (cap. IV. Item IV.3, 2006) demonstra pela análise-regressiva vertical que, em Roma, a paternidade (característica do que domina, chefe, soldado, político, a Lei e o Direito) se impõe sobre a maternidade do *Mundus* (o solo, os bens, os servidores, os escravos, as mulheres). Essa passagem implica a constituição de um espaço mental e social, ao mesmo tempo que a propriedade privada dos solos, sua partilha, se impõe segundo princípios abstratos que determinam ao mesmo tempo os limites das propriedades e o estatuto e proprietário.

O grande problema é que essa passagem acarreta e marca toda a história vindoura do Ocidente para Lefebvre, a romanidade representa a passagem do domínio do signo dominante do Logos grego para a Lei romana. Ou seja, mais um momento de datação, mais um momento de análise-regressiva. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.3, 2006)

É também nesse momento que fica latente a importância de uma construção do conhecimento para além das ciências parcelares. Assim, a geografia, a história, a economia, a estatística, a sociologia e a filosofia serviriam para romper o pressuposto da homogeneidade do tempo de data única, reconhecendo e datando os diferentes componentes da realidade social.

O espaço absoluto é, sobretudo, o espaço da morte. O poder absoluto sobre os vivos. O espaço das tumbas, dos monumentos fúnebres, possuindo uma beleza formal e um conteúdo terrificante. Espaço dos santuários, onde o cemitério cristão foi capaz de democratizar a imortalidade.

Ele é religioso ao mesmo tempo político. Compõe-se de lugares sagrados-malditos, como templos, palácios, monumentos comemorativos e funerários, lugares privilegiados e marcados.

Geralmente, ele é circundado, definido por um contorno, e recebe uma forma assinalada e significativa (o quadrado, a curva, a esfera, o triângulo etc). Nas sociedades consideradas, tudo se situa, se percebe, se interpreta pelas relações com esses lugares. Esse espaço não se compreende, portanto, como uma coleção de lugares e de signos; uma tal análise o desconhece radicalmente; trata-se de um espaço mental e social indiscernivelmente que *compreende* a existência inteira dos grupos considerados (primeiramente a Cidade-Estado) e deve ser compreendido como tal. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006).

Nesse sentido, há uma ampliação desse espaço absoluto, tratando-o não apenas como lugares e imagens, mas também como discurso, linguagem, lógica, abstração formal e espaço social. Além de religioso e político, ele também necessita ser social. Como diz Damiani (1999, p.162), o social não deve permanecer submerso ao econômico e ao político. A pressão desses sobre o social, empobrece assim a “vida social, no sentido de ela se dobrar à vida privada, num mundo tecnológico e economicamente desenvolvido”.

O modo de existência do espaço absoluto é real e fictício. Fictício por ter somente uma existência mental, mas também tem uma existência social, possuindo uma realidade específica e potente. “Um templo, com o que o envolve, é fictício ou real? O realista só vê pedras; o metafísico apenas um lugar consagrado ao divino. Não existe outra coisa?”. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006)

O espaço absoluto é vivido e não concebido, espaço de representação mais que representação do espaço; desde que ele se concebe, seu prestígio se atenua e desaparece. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006). Esse é vivido pelas práticas do cotidiano, percepção do espaço pelo corpo. É a partir do corpo que o homem se percebe e vive o espaço, seja na rua, numa festa. Exploração da prática espacial como uma extensão do corpo. Ainda existe um corpo ou é apenas trabalho?

Esse espaço absoluto não tolera a diferença entre o público e o privado, eles se misturam. Só com o surgimento do lar é que ele vai perceber alguma diferença. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006). Será que esse espaço vai ser anterior ao capital? Será que apenas os habitantes tinham uma percepção desse espaço? Ou o capital já aí aparecia?

As direções desse espaço tomam valores simbólicos: esquerda, direita, sobretudo o alto e o baixo. Possui três níveis: superfície, altura e profundidade. Esses níveis se afetam no espaço absoluto de maneira diversa. “A altura, a verticalidade recebem um sentido privilegiado, às vezes total (saber, poder, dever), mas esse sentido varia com as sociedades e as “culturas”. Contudo, no conjunto o espaço horizontal simboliza a submissão – o espaço vertical, a potência – o espaço subterrâneo, a morte”. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006).

Assim, fica a dúvida Onde esse espaço horizontal (ordem próxima - vizinhança), submisso; o espaço vertical, (ordem distante - Estado, Igreja, grandes estruturas), potência e espaço subterrâneo, morte, se reencontram e se interpenetram?

O espaço absoluto conserva seus traços essenciais, por isso é chamado de *espaço verdadeiro*, por Lefebvre. Ele vai ser o espaço da verdade, de bruscas aparições, destruindo as aparências, os outros tempos e outros espaços.

Vazio ou cheio, é portanto um espaço superativo, receptáculo e estimulante de energias sociais como de forças naturais. Mítico e próximo ele gera os tempos, os ciclos. Tomado em si, “absolutamente”, esse espaço absoluto não se situa em nenhuma parte. Ele não tem lugar, pois ele reúne todos os lugares e não possui senão uma existência simbólica. É o que o aproxima do espaço fictício-real da linguagem e desse espaço mental magicamente subtraído (ficticiamente) ao espacial, no qual toma forma a consciência do “sujeito” ou “consciência de si”. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.1, 2006).

Dessa forma, esse espaço pode realmente ser considerado uma verdade absoluta?

O espaço absoluto tem necessidade de uma marca. Na versão grega, o espaço absoluto pode nada conter. Um espaço vazio. Faces sem fachada. Já o fórum romano vai ser povoado por vários objetos e coisas, contradizendo o espaço grego. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006). Nesse caso, teríamos o *Intuitus* opondo-se ao *Habitus* pela prática espacial?

Para Viollet-le-Duc apud Lefebvre (2006), nos gregos a construção e a arte são apenas uma só, a forma e a estrutura são intimamente ligadas, já no espaço romano existe cisão, separação, há uma fragmentação. Para ele as ordens eram a própria estrutura, impossível despojar o templo grego da ordem sem destruir o monumento.

Citando Hegel, Lefebvre diz que para este autor os gregos souberam tomar materiais da natureza, como madeira e pedra para dar significações que tornavam concretas e práticas as abstrações sociais, como, por exemplo, se reunir, se proteger. Então o sentido da arte grega seria modelar a natureza e, portanto, o espaço de forma a representar e simbolizar os deuses, os heróis, os reis e os chefes.

Lefebvre (cap. IV. Item IV.2, 2006) vai dizer que a cidade no mundo ocidental:

Deve-se reconhecer aqui o princípio fundador do Ocidente? Sim, mas incompletamente. A unidade da forma com a função e a estrutura, nega-lhe o direito de se separar. Ora, os Romanos separaram o que os Gregos uniram. Eles reintroduziram a diferença, o relativo, as finalidades diversas,

portanto civis, neste espaço grego que a cumplicidade do político e do religioso com a racionalidade matemática podia obstruir metafisicamente (eternamente). A *Cité*, ao mesmo tempo bela, verdadeira, boa, identificava o mental e o social, o simbolismo superior e a realidade imediata, o espaço do pensamento e o da ação, de uma maneira que deveria em seguida degenerar. O apogeu da Grécia mostrava a rota de declínio, como a observou Nietzsche.

E o mundo subterrâneo que aparece na discussão do espaço absoluto? Ele desapareceu na cidade grega? Não. Ela ultrapassa as forças subterrâneas. O grego simplesmente o afasta em vez de dominá-lo e de apropriá-lo como em Roma. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.4, 2006).

No Ocidente, esse espaço absoluto tomou uma forma rigorosa, ele é vazio, fechado, constitutivo da unidade racional, Logos e Cosmos. Ele contém características da *Cité*, como o princípio simples, regulado, metódico, lei mental e social, e sua estabilidade coerente. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006).

A imagem do espaço grego é ao mesmo tempo meio e fim, conhecimento e ação, natural e político, povoado de homens e monumentos. Um espaço plenamente formado, pertinentemente povoado. Espaço bem definido: a Polis.

Lefebvre diz que estamos mais próximos do mundo grego do que do romano (Cap. IV. Item IV.4, 2006).

"nós", ocidentais, herdeiros de uma tradição no seu limite, quase no fim de uma sociedade, de uma cultura, de uma civilização que "nós" sabemos apenas caracterizar (capitalismo? Judeo-cristianismo? Um e outro? Cultura do não-corpo? Sociedade contraditoriamente permissiva e repressiva? Consumo dirigido burocraticamente? etc.), "nós" nos acreditamos mais próximos do Logos e do Cosmos gregos que do Mundo romano, que contudo nos atormenta profundamente.

O Ocidente realmente está mais próximo do mundo grego do que do mundo romano? Há certo saudosismo na leitura lefebvriana sobre a *Cité*? Não, não há. Lefebvre luta contra a fragmentação. "É preciso mostrar que os fragmentos não se dispersam e não se isolam, mas convergem num projeto de transformação do mundo¹". Mais nem por isso Lefebvre deixa de constatar a importância da diversidade trazida pela organização romana, porém ele faz uma pergunta

¹ Carta de Henri Lefebvre a José de Souza Martins (28/11/1977). In: MARTINS, José de Souza. A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala. 2ªed. São Paulo: Contexto, 2008, p.97.

(LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.2, 2006): “Mas a que preço?”. Claro que Lefebvre afirma que esses espaços coexistem na sociedade (cap. IV. Item IV.1, 2006).

E que mundo é esse? Lefebvre (2006) vai citar Heidegger como um dos principais filósofos para entender a concepção de mundo. O *Mundus* de Heidegger, em *Ser e Tempo*, vai ser um lugar sagrado-maldito. O mundo (*Welt*) para Heidegger é essencialmente humano, ao contrário da metafísica que diz que há um mundo e dentro dele há seres humanos. Para ele, mundo não é algo que seja externo ao ser humano; ou mesmo que o ser humano esteja dentro de um mundo. Não há separação entre espaço, matéria e alma. Em *Ser e Tempo*, Heidegger nos fala do homem como o Ser-no-Mundo. Isso diz que o modo de ser do homem é: Em-um-Mundo. Não há como falar de um mundo não humano e não há como falar de um homem que não esteja no mundo.

Aqui surgem algumas questões, se eu digo que sou mundo, então como eu me diferencio dele? Sou o mundo inteiro? Ou me resumo ao mundo? Bem, como podemos perceber, é claro que não somos o mundo inteiro, cada um de nós é mundo, mas não o mundo inteiro. Somos mundo, mas mundo não é o nosso ser, não nos resumimos ao mundo. Mundo é algo que determina nosso modo de existir. E enquanto mundo é meu ou seu (enquanto existimos) podemos operar nele, podemos transformá-lo, ou pelo menos tentar, mas isso não me identifica com ele. O mundo é algo que compartilhamos essencialmente, muito embora seja meu, ou seu, ou dele, Ser-com-os-Outros. Esse mundo de Heidegger e o *Mundus* de Lefebvre são a mesma coisa? Quais são as suas contradições?

Ao longo do declínio do Estado-*Cité*-Império, a cidade desaparece. A Villa não tem mais nada de lugar sagrado. Realiza num espaço agropastoril uma prática espacial codificada, legalizada, a da propriedade privada do solo. Com isso, há uma perda da ordem grega, uma ruptura na unidade forma-estrutura-função. Assim, a villa romana aparece como produtora de um espaço novo, prometido ao maior futuro da Europa Ocidental, devido ao ordenamento segundo princípios jurídicos, com um gosto estético refinado. Por isso, a cidade arcaica romana permanece no declínio da cidade grega. Na fundação de Roma, tudo é simbólico e tudo é prático. O real e o sentido se reencontram, o imediato e o abstrato.

O espaço romano vai se decaindo e começa a prevalecer um espaço religioso de essência críptica, identificando o espaço absoluto ao espaço subterrâneo, acompanhando o fim de Roma, da Cidade e do Estado. A agricultura começa a se degradar, menos a que fica em torno dos monastérios. As fomes assolam e toda a fecundidade se atribui às potências ocultas. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.8, 2006).

Com essa decadência da sociedade agrícola, o espaço absoluto se reduz a pó, se fragmenta. Surgindo um espaço de uma vida liberada do espaço político-religioso, do espaço de signos da morte e do não-corpo (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.8, 2006). Nessa hora, fica uma preocupação: será que há uma saída do mundo subterrâneo? É necessário sair das trevas, vir à luz. Começa a aparecer a importância da fachada, do visual. “Apesar dos esforços dos arquitetos medievais para que o de fora apresente o de dentro, o torne visível, a fachada, somente por sua existência, rompe essa concordância”, (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.8, 2006). A visualização passa a primeiro plano, a espetacularização (DEBORD, 2008).

Começam a surgir as cidades medievais. Essas foram principalmente cidades comerciais, artesanais e bancárias, porém nunca perdeu seu caráter político, característica maior nas cidades arcaicas: grega e romana (LEFEBVRE, 2004):

O espaço medieval se eleva acima da terra; de longe, ele ainda não é abstrato. Uma grande parte (que irá diminuindo, mas persiste) da “cultura”, das impressões e representações, permanece *críptica*. Ela se vincula ainda aos lugares sagrados-malditos, lugares fantasmas, profundos, grotas, vales sombrios, tumbas e santuários, subterrâneos. O movimento eleva o que se mostra à claridade. (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.9, 2006)

Antes da revolução no século XV, há um modo de produção capitalista. Modo de viver, de produzir a natureza. Pela primeira vez na história a acumulação se torna prioridade. Esse sistema não se contenta em restringir-se a alguns rincões do planeta, ele tem que se impor sobre todos. A revolução agrícola muda completamente a forma de o homem observar a natureza. Antes ele vivia como um nômade, modificando de forma sutil a natureza e sendo totalmente dependente dela. Após essa revolução houve uma sedentarização do homem, nisso ele passou a produzir excedente (troca – base do comércio) e nessa mesma época começaram a surgir as cidades.

No século XVI, na Europa Ocidental algo acontece. A cidade prevalece sobre o campo, em peso econômico e prático e em importância social. O dinheiro domina a terra. O dinheiro e a mercadoria é que vai se tornar propriedade privada. A sociedade muda globalmente, mas desigualmente se considerarmos os setores, os elementos, as instituições. Segundo Lefebvre (cap. IV. Item IV.10, 2006):

O que mudou durante este período crucial? Quem diz transição diz mediação. A mediação histórica entre o espaço medieval (feudal) e o espaço do capitalismo que, resultará da acumulação, essa mediação se situa no espaço urbano, aquele dos “sistemas de cidades” que se instauram durante a transição. A cidade se separa do campo que ela domina e administra, explora e protege. Nada de corte absoluto: a unidade, fortemente conflitual, persiste. [...] A cidade substitui os feudais arrancando-lhes seu monopólio: proteger os camponeses, extorqui-lhes seu sobretrabalho. O espaço urbano oferece, pois, o lugar bendito de um compromisso entre a feudalidade declinante, a burguesia comerciante, as oligarquias, as comunidades artesanais. É a *abstração em ato* (ativa) em relação ao espaço-natureza, a generalidade face às singularidades, o universal “in statu nascendi” englobando as particularidades e revelando-as. Terrível meio, o espaço urbano não destrói ainda a natureza; ele a envolve e a confisca. Mais tarde somente, no segundo grau da abstração espacial, será a vez do Estado. As cidades e seus burgueses perderão o controle do espaço ao mesmo tempo que a dominação sobre as forças produtivas que se libertam desses limites passando do capital comercial e bancário ao capitalismo industrial. Agora a mais-valia não será despendida mais no lugar, realizar-se-á e repartir-se-á ao longe, cada vez mais, transpondo os limites arredores. O econômico ultrapassará este quadro urbano e mesmo o fará explodir, mas conservando a cidade como centro, como lugar de compromissos diversos.

Devido a isso um novo Ocidente surge, pois o peso do campo diminui e o peso da cidade aumenta. Esse espaço abstrato é produto da violência e da guerra, é político e institucional. Esse espaço abstrato pode ser homogêneo? Podemos perceber a terceira fase do método regressivo-progressivo, denominado histórico-genético, no qual Lefebvre vai se reencontrar com o presente. Nesse momento é preciso tentar entender as virtualidades e possibilidades que ainda não se cumpriram.

O caráter da alienação dos sujeitos no espaço abstrato é uma questão importante. E alienação aqui entendida no sentido *marxista*, como o processo em que o ser humano se afasta de sua real natureza, torna-se estranho a si mesmo na medida em que já não controla sua atividade essencial (o trabalho), pois os objetos que produz, as mercadorias, passam a adquirir existência independente do seu poder e antagônica aos seus interesses. A não consciência do espaço permite o seu

maior aprisionamento. Logo o controle social do espaço pesa mais sobre aqueles que por não terem consciência do espaço, por viverem mais imersos na imediatidade, não recusam a familiaridade do cotidiano, somente uma elite discerne as armadilhas do controle social e nelas não caem (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.1, 2006).

A análise crítica discerne três aspectos ou elementos desse espaço abstrato:

a) O Geométrico – é o espaço euclidiano, considerado como absoluto. Espaço de referência (representação do espaço). Definido pela sua homogeneidade, esta é um fim, um objetivo. Espaço bidimensional, físico, purificado, esvaziado.

b) O Ótico (visual) – lógica da visualização. O visual passa a dominar sobre os outros sentidos. “Vê-se mal o que é apenas visto (e visível) mas se discursa cada vez melhor e se escreve cada vez mais a respeito” (LEFEBVRE, cap. IV. Item IV.14, 2006).

c) O Fálico – objeto verdadeiramente cheio. Privilegia a verticalidade. Espaço de representação.

Como se viu, o espaço abstrato é bastante dual e cheio de contrastes. Por um lado, ele ainda é campo de ação prática, por outro, um conjunto de imagens, signos, símbolos. Por um lado, ilimitado por ser vazio, por outro, povoado de vizinhanças, proximidades, de distâncias afetivas e de limites. É ao mesmo tempo vivido e representado, estimulante e restritivo, um pelo outro.

Lefebvre levanta uma importante questão sobre o espaço abstrato, (cap. IV. Item IV.14, 2006). “Como pode a abstração esconder tantas capacidades, tanta eficácia, tanta realidade? A esta urgente questão, eis a resposta em fase de formulação e de demonstração: *há uma violência inerente à abstração*, a seu uso prático (social)”. A abstração atua por meio da demolição, da destruição. Esse espaço abstrato seria um espaço como maquinaria? Ele é controlado pelo Estado? Seria a propriedade privada? Homogenizado pelas leis, economias e interesses dos que estão no poder? O espaço absoluto seria um espaço simbólico e o espaço abstrato um espaço racional? A diferença entre o espaço abstrato e o espaço absoluto não pode se remeter apenas a idéia de contradição. O espaço absoluto não vai mais ser como ele era.

O conceito de espaço vivido é central na obra de Lefebvre. Esse é vivido nas práticas do cotidiano. O espaço se torna percebido pelo corpo, rua, festa. Para diminuir as contradições do modo de produção capitalista, Lefebvre diz que se deve passar pela produção social, as práticas do cotidiano.

A acumulação torna-se prioridade no modo de produção capitalista, da lógica hegemônica do capital. A sociedade precisa reproduzir-se (LEFEBVRE, 2006) para continuar produzindo (MARX, 2008). Para Lefebvre muito pouco se produz e sim as relações sociais são reproduzidas, assim como espaço. A produção do espaço é o cerne de tudo, se produz o espaço vivendo.

Pelo trabalho, a sociedade transforma a natureza. A produção do espaço coloca natureza e sociedade numa dualidade, elas se interagem por serem coisas separadas. A produção da natureza antecedeu a produção do espaço.

1.2 Concepções Relativas à Produção e Reprodução do Espaço Urbano

Para uma melhor compreensão e leitura da complexidade do espaço urbano do Recife, toma-se como base a noção de espaço enquanto categoria de análise, ressaltando-se que a sua abordagem permite inúmeras discussões e que não há pretensão de esgotá-las.

A sociedade inteira interfere na produção do espaço, porém os objetivos e as necessidades são de modo geral da classe dominante. A produção deste é socializada sendo que a sua apropriação é privada. O espaço vai se reproduzir com o objetivo de desenvolver o capitalismo (CARLOS, 1988).

Cada parcela do espaço tem suas particularidades históricas, suas especificidades, aquilo que o faz ser único. Porém é vago realizar um trabalho observando apenas o espaço fragmentado. É importante analisar a totalidade do espaço. É na total articulação que o fenômeno será mais bem compreendido. “Relação dialética entre o particular, o singular e o universal”. (CARLOS, 1988, p.12).

O espaço não deve ser considerado apenas produto, ou o resultado das ações, ele também é forma e condição. É condição de reprodução das relações de produção. Ele também não pode ser considerado apenas o palco onde os fenômenos estão localizados, pois nele também estão contidas as características da sociedade que o produz. “O espaço não é humano porque o homem o habita, mas porque o constrói e reproduz” (CARLOS, 1988, p.15). A sociedade se apropria individualmente do espaço.

O espaço é um lugar de contradições e conflitos entre classes e grupos com suas diversas estratégias na luta por sua apropriação. Ele possui um valor econômico, é transformado em mercadoria. Por isso o espaço passa a ser ocupado pela mediação do capital. A questão da propriedade privada do solo é fundamental para a reprodução do espaço. O solo passa a ter um valor para obtenção de lucro por parte dos detentores do capital e ocorrer a reprodução do capital.

A produção do espaço não pode ser comparada à produção deste ou daquele objeto particular, desta ou daquela mercadoria. E, no entanto, existem relações entre a produção das coisas e a produção do espaço. Essa se vincula a grupos particulares para geri-lo, para explorá-lo. (LEFEBVRE, 2008, p.62).

A produção do espaço está relacionada com o processo de acumulação do capital e para ocorrer é necessário que este capital seja reproduzido. Por isso, o espaço é um fundamento na reprodução do capital. E para este se reproduzir é necessário haver uma exploração, seja por parte do Estado ou da iniciativa privada.

A teoria de Marx do crescimento sob o capitalismo situa a acumulação de capital no centro das coisas. A acumulação é o motor cuja potência aumenta no modo de produção capitalista. O sistema capitalista é, portanto, muito dinâmico e inevitavelmente expansível; esse sistema cria uma força permanentemente revolucionária, que, incessante e constantemente, reforma o mundo em que vivemos. O estado estacionário da reprodução simples é, para Marx, logicamente incompatível com a perpetuação do modo capitalista de produção. Expressa-se “a missão histórica da burguesia” na fórmula “acumulação pela acumulação, produção pela produção”. No entanto essa missão histórica não se origina da cobiça inerente do capitalista, mas surge nas forças inteiramente independentes da vontade individual do capitalista. (HARVEY, 2006, p.43-44).

Outras visões relativas de espaço podem ser observadas, desde sua concepção como o próprio meio físico sobre o qual a sociedade vive até sua dimensão enquanto totalidade social composto tanto pelo substrato físico como pelas relações sociais (econômicas, ideológicas, culturais, religiosas, políticas).

O espaço é ao mesmo tempo produto e produtor da vida social. Ao viver, trabalhar, atuar, a sociedade produz o espaço e este é produzido por ela.

O Estado tem um papel fundamental na reprodução do capital. A localização gera renda. A proximidade com o mercado consumidor contribui para aumentar o interesse dos detentores do capital. Harvey (2006, p.49), entende que a circulação de capital resulta em valor.

A circulação possui dois aspectos: o movimento físico real de mercadorias do lugar de produção ao lugar de consumo, e o custo real ou implícito ligado ao tempo consumido e às mediações sociais (a cadeia de atacadistas, varejistas, operações bancárias etc.) necessárias para que a mercadoria produzida encontre seu usuário final. Marx considera o primeiro aspecto como integrante do processo produtivo e, portanto, gerador de valor. O segundo aspecto é considerado como custo necessário de circulação, não sendo gerador de valor; portanto deve ser considerado dedução necessária do excedente, pois o capitalista precisa pagar por isso (HARVEY, 2006, p.49).

De acordo com isso, as intervenções urbanas no Recife ocorrem em sua maioria na área de sua região metropolitana, pela proximidade com o mercado consumidor e facilidade de deslocamento, por causa disso houve a necessidade de entender a diferença entre cidade e metrópole, já que os dois conceitos aparecem nessa tese.

1.3 A Construção do Conceito de Cidade e Metrópole

Segundo Harvey (1980, p.167), o urbanismo e sua expressão tangível, a cidade, tem sido alvo de pesquisas, a partir de muitos pontos de vista e em uma variedade de contextos históricos e culturais, em busca de uma teoria geral que sistematize um conhecimento útil sobre a cidade, como uma entidade social. Porém este autor informa que:

[...] uma teoria geral do urbanismo é provavelmente impossível de ser construída [...] há parece demasiadas posições ideológicas a serem defendidas e demasiados contextos nos quais o fenômeno urbano pode ser encontrado, para que uma teoria geral do urbanismo possa emergir facilmente (HARVEY, 1980, p.167).

Ainda, conforme salienta Harvey (1980, p.168):

O urbanismo pode ser encarado como uma forma particular ou padronizada do processo social. Esse processo desenvolve-se num meio

especial estruturado, criado pelo homem. A cidade pode, por isso, ser olhada como um ambiente tangível construído – um ambiente que é um produto social.

O processo de urbanização teve início com a emergência da sociedade humana de se fixar nos espaços, com a disseminação dos contingentes populacionais do campo para as cidades.

Nessa tese, a cidade é entendida não apenas como um espaço onde os fenômenos são localizados ou como aglomeração urbana, mas também como diz Carlos (2004), condição de sentido da vida humana.

A cidade, considerada uma construção humana, é um produto histórico-social; nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico e desenvolvido por uma série de gerações. Expressão e significado da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas ao mesmo tempo, já que o futuro se constrói a partir das tramas do presente – o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico em que vivemos. (CARLOS, 2004, p.7-8).

Para quem produz a cidade ela vai surgir como uma infraestrutura e um bem produtivo, já o consumidor vai percebê-la como um bem de consumo coletivo, com características de uso público, como transporte, espaços públicos, habitações e outros equipamentos que deveriam ser coletivos.

Enquanto forma que assume o espaço urbano, a cidade é trabalho social materializado, portanto, produto do homem e das necessidades de seus habitantes. Os prédios, as ruas, os parques, a iluminação, os carros e meios de transporte, os pontos de ônibus, etc., que para nós caracterizam a cidade, são elementos produzidos pelo homem no processo de trabalho. (CARLOS, 1988, p.60).

A dinâmica de um sistema econômico que transforma a cidade, definindo o urbano, possibilita que este se torne objeto de grande demanda, por ser o local da acumulação de capital e de reprodução da força de trabalho, como expressa Carlos (1994, p.163):

No que se refere à cidade, ela é analisada também em sua dimensão histórica, produto da divisão do trabalho. Isso significa que a cada momento, a cidade vai assumir dimensões e conteúdos diferentes. Hoje, sob o capitalismo, a cidade é analisada, pelo processo de acumulação, como condição para a reprodução do capital em escala cada vez mais ampliada do capital. Ela está, assim, submetida às leis da acumulação capitalista. Daí a estreita relação entre o capital e o processo de urbanização.

As cidades crescem sem um adequado desenvolvimento social, a partir de uma urbanização capitalista que só aumenta a diferença entre ricos e pobres (segregação espacial, pobreza urbana), causando assim os conflitos entre os apropriadores do espaço com diferentes poderes aquisitivos e em permanente contradição.

Essa diferença não pode existir, pois todos têm direito à cidade, em morar, reproduzir a vida na cidade. “O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada” (LEFEBVRE, 2004, p.116-117).

Face a esse direito, ou pseudodireito, o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência. Através de surpreendentes desvios – a nostalgia, o turismo, o retorno para o coração da cidade tradicional, o apelo das centralidades existentes ou recentemente elaboradas – esse direito caminha lentamente. (LEFEBVRE, 2004, p.116).

O surgimento dessas novas centralidades vai ser o resultado do processo complexo de urbanização. Essas que vão ter características peculiares de acordo com o processo histórico de evolução e das relações econômico-sociais existentes. Alguns aspectos como segregação e heterogeneidade vão aparecer no Recife.

O processo de metropolização surge onde há uma polarização em torno de uma grande cidade, de dimensões físicas e populacionais, com alta taxa de urbanização. Essa metrópole mantém relação de influência direta com interdependência econômica e espacial, contribuindo para o processo de conurbação, que é a junção de vários municípios limítrofes, constituindo uma mancha urbana com grandes dimensões, ultrapassando os limites político-administrativos. De acordo com Carlos (2004, p.67) “é a metrópole que assume a função de comando e de irradiação dos processos transformadores, bem como o lugar de onde se lê, de forma privilegiada, o mundo urbano”.

A urbanização brasileira tem em suas metrópoles os principais focos de sua concretização (SOUZA, 2000, p.13), tal fato, as “transforma no maior centro aglutinador/receptor/difusor dos mais variados fluxos (em suas mais variadas intensidades), os espaços se hierarquizam e as relações entre os cidadãos tendem a esvaziar-se em meio a explosão de espaços de referência” (CARLOS, 2004, p.70).

Conforme Melo (1978, p.28), o processo de metropolização é a um tempo de natureza demográfica, econômica e social. A expressão espacial da metropolização revela-se antes de tudo, no crescimento ou agigantamento das áreas sob ocupação urbana.

A essa mudança dimensional do espaço urbano corresponde uma transformação estrutural ou organizacional do mesmo, seu próprio crescimento impondo feição nova à sua estrutura. Em consequência dessas modificações, muda também a fisionomia urbana, tornando-se mais ampla, mais compacta e também mais opressiva.

Na foto 1, é possível visualizar a cidade de Olinda, com Recife ao fundo, o que revela a proximidade física das duas cidades (notar a divisão através da linha vermelha). Há também uma integração funcional, formando uma mancha urbana praticamente contínua. Entre esses dois municípios é verificada uma relação de interdependência, que as aproxima, mas ao mesmo tempo separa. Elas possuem relações econômicas e espaciais, portanto a vida coletiva entre elas é muito diversa. Tendo a primeira ainda, uma conotação mais suburbana. Não é possível analisar as intervenções urbanas sem pensar nas suas implicações não apenas em Olinda, mas nos outros municípios pertencentes à Região Metropolitana do Recife (RMR).

Foto 1 - Conurbação Olinda e Recife

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012

A RMR é composta por 14 municípios: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata. A regionalização do Estado de Pernambuco pode ser observada no mapa 1, que mostra a divisão por região de todas as cidades do Estado de Pernambuco, com a Região Metropolitana da cidade do Recife localizada a leste. E no mapa 2 verifica-se apenas a atual configuração da Região Metropolitana.

Segundo Melo (1978, p.24), uma das características da RMR era esta ser individualizada mais em função do crescimento populacional intensificado pelos fluxos migratórios procedentes de espaços interioranos do que da expansão das forças econômicas nela localizada. “O exemplo recifense é um daqueles em que o fenômeno da metropolização aparece associado ao do subdesenvolvimento”.

Crescimento que assume o caráter de inchação ou sociopático, conforme o referido autor.

A cidade do Recife, como capital do Estado, se torna o principal polo de atração e dominação de produção e consumo. É possível perceber o atual limite dessa cidade, e a sua divisão em Regiões Político Administrativas no mapa 3. Os bairros são aglutinados de acordo com suas características históricas, físicas, econômicas e sociais, principalmente pela relação de interdependência que os bairros mantêm entre si.

Só as características espaciais e econômicas não são necessárias para uma cidade fazer parte do Sistema Gestor Metropolitano (SGM), dessa forma, o município deve atender aos requisitos estabelecidos na Lei Complementar nº10/94, no seu artigo 2º, que fala o seguinte:

Art. 2º A ampliação da Região Metropolitana do Recife está condicionada ao atendimento dos seguintes requisitos básicos, verificados entre o âmbito metropolitano e sua área de influência:

I - evidência ou tendência de conurbação;

II - necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum;

III - existência de relação de integração funcional de natureza sócio-econômica ou de serviços.

§ 1º - O território da Região Metropolitana do Recife será automaticamente ampliado havendo remembramento, fusão ou incorporação de qualquer município referido no Art. 1º desta Lei, com município adjacente ali não referido, ou de Distritos deles emancipados.

§ 2º - Para efeito de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum afetas a dois ou mais municípios integrantes do espaço territorial metropolitano e que exijam ação conjunta dos entes públicos, a RMR poderá ser dividida em sub-regiões, devendo, para tanto, formar consórcios intermunicipais.

A formação das regiões metropolitanas é institucionalizada pelo poder público, com a idéia de facilitar a gestão dos problemas comuns a mais de um município, porém ela surge com a junção dos processos de urbanização, conurbação e metropolização.

Mapa 1 - Regionalização dos Municípios do Estado de Pernambuco

Fonte: CONDEPE/FIDEM

Mapa 2 - Região Metropolitana do Recife

Fonte: www.baixarmapas.via12.com

Escolheu-se trabalhar com o conceito cidade, devido a essa tese ser de planejamento urbano, com contribuições para a gestão do Recife. Então por causa da nomenclatura oficial, foi necessário compreender a produção do espaço nessa escala de análise.

Porém o tema das intervenções urbanas não pode ser compreendido apenas no território da cidade do Recife (capital do Estado de Pernambuco). É preciso entender as contradições e semelhanças pensando na metrópole, no caso dessa tese, a Região Metropolitana do Recife, pois os grandes projetos urbanos e os de requalificação estão presentes neste território e interferem em todas as outras cidades com ligação através da circulação.

Mapa 3 - Mapa da divisão político-administrativa da cidade do Recife, em destaque a RPA1.

Fonte: FIDEM (adaptado por Ana Regina Marinho).

1.4 Território: Luta pela Apropriação e Uso do Espaço

Alguns grupos sociais apropriam o espaço em seu proveito, em prol de outros. Esse exercício de poder se constitui pela delimitação de territórios. Assim, o espaço urbano é o:

locus de disputas para o exercício do poder e, por conseguinte, para a concretização de determinados objetivos e intenções os quais influenciam as decisões do poder não somente do Estado, mas também de outros atores e agentes sociais que estão explícitos e/ou implícitos na sociedade, tentando construir a sua hegemonia. (CASTILHO, 2009, p.10).

É necessário analisar alguns conceitos de território para compreender a questão da apropriação:

O território constitui um espaço que, como um campo de ações e um campo de forças, é demarcado pelas criações e pelas vivências/experiências humanas num dado momento da história e, notadamente, como um espaço apropriado, usado pelos agentes e atores sócio-territoriais para alcançarem determinados fins (BAILLY; BEGUIN, 1982, apud CASTILHO, 2009, p.10).

O território, assim como o lugar, constitui um elemento de aproximação da vida cotidiana. Por isso, sentiu-se a necessidade de trabalhar com outra categoria que é a de bairro. Este é a mais legítima representação da espacialidade de sua população, a dimensão urbana da vivência cotidiana. É no lugar, no espaço do vivido que o cotidiano se efetiva. E um desses lugares vai ser o bairro, no nível das relações imediatas, interpessoais, cotidianas do usuário. Para Lefebvre (1973), o bairro é uma forma de organização concreta do espaço e do tempo da cidade. Ele é o ponto de transição entre o espaço social, diferenciado, qualificado, conjuntural, e o espaço institucional, quantificado, homogêneo e geométrico.

Essa cotidianidade do bairro se dá por meio das suas casas, pessoas, ruas. Cada um deles vai apresentar diferentes imagens em diversos momentos históricos, fazendo parte do seu processo de transformação. Estudando o espaço dos bairros é possível entender a sua história, ocupação e tempos vividos.

De acordo com Lamas (1993), existe na paisagem urbana uma dimensão territorial, que vai ser a escala da rua, e a dimensão urbana, que vai ser a escala de bairro. Então para Barros (2002, p.17):

É a partir desta dimensão [bairro], ou escala, que existe verdadeiramente a área urbana, a cidade ou parte dela. Pressupõe uma estrutura de ruas,

praças ou formas de escalas inferiores. Corresponde numa cidade aos bairros, às partes homogêneas identificáveis, e pode englobar a totalidade da vila, aldeia, ou da própria cidade. A esta dimensão, os elementos morfológicos terão de ser identificados com as formas à escala inferior e a análise da forma necessita do movimento e de vários percursos. São os traçados e praças, os quarteirões e monumentos, os jardins e áreas verdes, que constituem os elementos morfológicos identificáveis. Diremos também que a forma a esta escala se constitui pela adição de formas à escala inferior.

Na concepção de Lynch (2006, p.52), o bairro é um dos mais perceptíveis elementos físicos da imagem da cidade, visto que:

São as regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional. O observador neles “penetra” mentalmente, e eles são reconhecíveis por possuírem características comuns que os identificam. Sempre identificáveis a partir do lado interno, são também usados para referência externa quando visíveis de fora, como por exemplo, quando uma pessoa passa por eles ou os atravessa.

O bairro também é um recorte territorial, com limites políticos e administrativos. Para facilitar a orientação das pessoas e o controle administrativo dos serviços públicos, como correios, telefonia e limpeza. A última definição de limites de bairros do Recife aconteceu em 1988, com o decreto municipal 14.452.

Politicamente, é na escala de bairro onde um certo número de habitantes consegue se juntar para reivindicar questões relativas àquela espacialidade em particular, coisa que não ocorre na escala de rua ou de uma região maior. Reivindicações que se dirigem ao Estado ou órgão gestor administrativo com atuação sobre aquele recorte urbano, formam geralmente associações de bairro. (BARROS, 2002, p.26).

Em alguns casos foram estudados bairros da cidade do Recife e as intervenções existentes, devido as suas especificidades e por cada um ser uma divisão da cidade em territórios. Apesar de proximidade locacional e história de fundação, eles possuem cada um uma individualidade. Por apresentarem diferentes aspectos econômicos e sociais, houve a necessidade de também estudá-los individualmente.

Os (limites) administrativos são necessários porque é a partir deles que aquele recorte é identificado oficialmente e planejado ou assistido gestoramente; e os (limites) subjetivos fazem-se necessários porque (o módulo social é aí definido) é a partir de sua definição coletiva que a base social se instaura, as reivindicações tomam corpo e o suporte físico o faz único (BARROS, 2002, p.30).

Os bairros possuem diferenças e permanências que fazem com que seja necessário trabalhar com eles separados e ao mesmo tempo pensando na totalidade, no macro. O planejamento urbano trata por bairro, suas nuances e diferenças, então como esse trabalho visa compreender a configuração urbana do

Recife e de seus projetos de intervenção urbana sentiu-se necessidade de trabalhar com a categoria bairro, apesar de ela ser entendida como integrante da cidade e da metrópole.

Segundo Rapoport (apud Barros, 2002, p.29):

Existem três elementos essenciais na definição de um bairro: características sócio-culturais, a situação de serviços e atividades, e a forma física e o seu simbolismo. As características sócio-culturais afetam a importância dada à área e o significado dos limites da área dependem delas.

Existem as divisões subjetivas dos bairros. Não há limites, eles estão completamente interligados. As fronteiras dos bairros devem ter algum significado. Elas podem ser claras ou difusas, o conhecimento dessas pela população pode variar bastante, e isso vai depender do aspecto físico e até do nome. Às vezes, a identidade do bairro se encontra no seu nome e uma mudança deste pode fazer com que ele se torne estranho para os usuários. Muitas vezes, os limites oficiais do bairro não condizem com os limites dos habitantes (BARROS, 2002).

De acordo com as respostas dadas pela população que trabalha e circula pelos bairros do centro antigo do Recife, há uma dificuldade em descobrir onde começam e terminam os bairros. As respostas foram extremamente variadas, como: “é até aquela igreja”; “na Avenida Nossa Senhora do Carmo, de um lado é o bairro de São José e do outro o bairro de Santo Antônio”; “no mercadinho”; acho que é na minha casa, pois qualquer bairro que coloco as correspondências chegam”².

Essas respostas demonstram a dificuldade de entender os limites oficiais dos bairros, dessa forma as ações relacionadas aos projetos de intervenção urbana não conseguem ser localizado apenas na área territorial de um bairro. As ações ocorrem em bairros, na cidade ou RMR.

O conceito de bairro, nessa tese, vai ser cheio de significado para os indivíduos que o vivem e o sentem, ele deve ser considerado um diferencial na vida diária das pessoas. E através dele estudamos também a centralidade, entendida

² Respostas de entrevistas realizadas com moradores, trabalhadores ou frequentadores dos bairros de Santo Antônio, São José, Santo Amaro, Recife e Boa Vista. Em 2011 e 2012.

como ponto de encontro, pois dentro dos bairros mais antigos vamos ter a localização de um núcleo centralizador mais forte.

1.5 Centro, Centralidade e Requalificação do Urbano

Para melhor compreender o espaço da cidade do Recife apresentam-se a seguir alguns comentários sobre a gênese e as definições de centro e centralidade urbana. É importante levar em consideração, a concentração, a simultaneidade, a heterogeneidade, a funcionalidade e a sua representação.

Nesse trabalho são utilizados conceitos relacionados ao centro, dando ênfase ao centro antigo. Inicialmente foi proposto trabalhar com o conceito de centro expandido chamado de “expansão do centro”, segundo Tourinho (2006, p.283), portanto após análises percebeu-se que este conceito está ligado a realidade paulistana.

O conceito de centro histórico está associado à origem do núcleo urbano. Por causa disso, nele há a presença de uma grande diversidade de aspectos históricos, culturais e arquitetônicos. Tem a presença de processos históricos conflituosos, que devido a suas características diversas estão em permanente contradição.

Uma característica que diferencia essa área das outras localizadas na cidade é a sua diversidade com permanências e transformações, seja ela econômica, política, social, cultural. A complexidade do espaço urbano exige alternativas criativas e dinâmicas dos investidores e especuladores imobiliários em virtude da exiguidade de espaços disponíveis em paralelo à densidade de ocupação, inclusive em estados de obsolescência.

A acumulação e a expansão do capital trouxeram mudanças drásticas na forma de ver o centro antigo e principalmente agir sobre ele. Eles passaram a ser alvos de grandes intervenções urbanas.

Nessa tese, foi escolhida a análise das intervenções implantadas ou em vias de serem no Recife e sua região metropolitana. Segundo Vargas e Castilho (2009,

p.03), “Intervenção e cirurgia são sinônimos, e o organismo submete-se a uma intervenção basicamente em três situações: para a recuperação da saúde ou manutenção da vida; para a reparação de danos causados por acidentes e, mais recentemente, para atender às exigências dos padrões estéticos”.

Dentre essas ações estão os projetos de requalificação, que tem investido mais diretamente na imagem urbana. Esse termo foi escolhido, porque ele e o conceito de requalificação possuem maior respeito com o lugar. Eles interagem com o lugar e com as pessoas que aí vivem. Sua proposta não era de destruição, mas também não visava apenas à conservação. Tinha a idéia de recuperar áreas degradadas, desenvolver áreas desocupadas e preservar o patrimônio arquitetônico e histórico.

A “revitalização” ou “requalificação” são utilizadas por muitos autores como contraponto às práticas mais radicais de demolição/reconstrução, próprias a renovação urbana. A revitalização/requalificação ensejaria uma maneira menos traumática – ou mais respeitosa – de transformar a cidade, que procuraria compreender e interagir com o contexto do ambiente a ser alterado. Nesse sentido, o respeito à tradição da comunidade e à cultura local, a atenção às relações da área com seu entorno e aos laços sociais existentes seriam alguns dos pressupostos básicos para o planejamento e ação. (VALENTIM, 2007, p.87).

O capital é uma realidade social. A requalificação tende a trazer nova vida à cidade, desenvolvendo-a economicamente e, nesse caso, melhorando esteticamente os centros urbanos. Os sujeitos desse processo transformam sua imagem, pois modificando-a, o capital começa a aparecer. Isso é o mais importante, o social vem em segundo lugar. É necessário haver uma percepção positiva do local pelos detentores do capital, pois eles que vão levar os investimentos, o lucro, no uso desse espaço, investindo ou apropriando-se.

Não é usado o termo renovação, pois esse conceito significaria modificar tudo, sem uma preocupação com o antigo. As ações não estariam preocupadas com o existente, em conservar o patrimônio, e sim com a destruição do antigo e surgimento de novos lugares. Isso ocorre porque o setor econômico, em alguns casos, não tem interesse na manutenção do patrimônio histórico-cultural e sim na modificação total desse. O movimento moderno foi um dos primeiros a seguir os princípios desse modelo.

Del Rio apud Valentim (2007) chama esse modelo da renovação urbana de “arrasa quarteirão”. A população residente era expulsa, sendo usada toda a técnica disponível e o progresso industrial para atingir melhores condições de vida e de moradia. No entanto, não era isso o que ocorria; essa visão era ingênua e otimista. Os interesses do capital sempre prevaleciam e as intervenções eram impessoais, pouco aceitas esteticamente, limitadas a sua capacidade funcional além de extremamente elitistas.

O modelo de intervenção modernista se mostrou pouco sustentável do ponto de vista econômico, por seu caráter de destruição e reconstrução total. Ele dependia de fortes investimentos públicos e privados. E não apresentava solução apropriada para a população residente, que era, em sua maioria, expulsa e mandada para lugares inóspitos. Seus interesses serviam principalmente para o capital financeiro que, aproveitando as transformações, aumenta a especulação imobiliária e fundiária para ganhar dinheiro, multiplicar os lucros.

Não é a prática de renovação que vem ocorrendo na cidade do Recife, principalmente no seu centro histórico, pois há interesses em conservar o patrimônio histórico-cultural. Porém, os projetos de requalificação que estão se concretizando possuem características próprias do modelo de intervenção modernista, descrito acima, principalmente por causa da expulsão da população devido aos altos preços dos terrenos e dos serviços e a prioridade dos lugares para serem usados pelos detentores do capital. As novas políticas para os centros urbanos, seja revitalização ou gentrificação, tendem a assumir, quase sempre “(...) a mesma monotonia serial do modernismo que se destinaram a substituir” (HARVEY, 1994, p.79).

Sendo que a idéia é que os arquitetos ditos pós-modernos, apesar da integração com o mercado, precisam atender também as necessidades do consumidor pobre e público e não apenas do rico e do privado, apesar da complexidade que isso significa. Não deve ser levada em consideração apenas a capacidade de pagamento (preço da terra), é preciso pensar no projeto urbano. (HARVEY, 1994).

Por causa disso, novas alternativas às intervenções nos centros urbanos tiveram que ser lançadas, sobretudo em projetos de requalificação urbana que possuam maior respeito ao existente e nos quais a população seja mais participativa.

Vem ocorrendo mudanças estruturais na cidade do Recife, desde sua fundação, resultados da reprodução do capital e como condição para os projetos de intervenção urbana. Essas ocorrem em infraestrutura, comércio, lazer, serviços e habitações. Também nota-se um grande investimento no turismo e no mercado imobiliário, com as políticas de *city marketing* e o processo de gentrificação.

1.5.1 Decadência / estagnação das áreas centrais x surgimento de novas centralidades

É importante refletir sobre a noção de decadência, pois ela também pode ser entendida como condição para a reprodução de capitais menores e a oportunidade de ocupação dessa área por uma população mais pobre. Isso pode até ocorrer com intervenção do Estado, para obter uma especulação imobiliária. Portanto, a desvalorização que ocorreu no centro do Recife pode ser pensada negativamente, mas também positivamente, dependendo de quais atores estejam envolvidos.

A ausência de um planejamento urbano adequado fez com que os espaços públicos, edifícios, casas e monumentos existentes no centro do Recife fossem parcialmente abandonados por parte de algumas camadas da população, que justificaram a insegurança nas ruas decorrente do crescimento da violência e a expansão dos serviços e residências para além das áreas centrais. Portanto, não houve nesse espaço um investimento que oferecesse condições de desenvolvimento da vida coletiva como antes.

Essa suburbanização fez com que os bairros centrais passassem por transformações em sua ocupação que paulatinamente deixou de ser predominantemente residencial, passando a conviver cada vez mais com uma grande diversidade de usos. Em meados da década de 1930, alguns desses bairros, como, por exemplo, os bairros do Recife, Santo Antônio e São José, eram habitados

por comerciantes, funcionários públicos, portuários e outros representantes da classe média do Recife, que seguiram para áreas periféricas e outros bairros de classe média/alta que foram surgindo. Esse processo de descentralização ocorreu devido à ida dos serviços para lugares mais afastados e principalmente pela disponibilidade de terras mais baratas no subúrbio, pois, na escala urbana, o indicador econômico que diferencia um local do outro é a renda da terra. No caso dos centros urbanos tem-se a *rent gap* (diferencial de renda), que é uma das responsáveis pela reestruturação urbana desses espaços.

A *rent gap*, segundo Smith (2006; 2007), ocorre quando há um maior interesse imobiliário em localidades suburbanas, permitindo uma diminuição do mesmo nas áreas centrais, devido à deterioração³ espacial. O poder público, em algumas cidades (Recife, São Paulo, Salvador, Belém, Barcelona, Cidade do México etc.)⁴, passou alguns anos sem investir nas áreas centrais contribuindo para esse fenômeno. Isso fez com que, no caso do Recife, algumas empresas privadas aproveitassem os baixos preços para se instalarem nessas áreas visando uma valorização futura, o que realmente ocorreu. Principalmente decorrente dos investimentos realizados pelo poder público na área de cultura e lazer.

Várias atividades que eram importantes e tradicionais nos centros tendem a diminuir, como, por exemplo, os cinemas. Os bairros em estudo possuíam vários, como, por exemplo: o Moderno, na Praça Joaquim Nabuco; o São José, na Rua das Calçadas; o Ideal, na Vidal de Negreiros (Pátio do Terço); e o Glória, na Praça do Mercado. A grande maioria dos cinemas que existiam nos bairros foi desativada e os que restam não possuem condições de segurança e conforto ou passam apenas filmes pornográficos.

Existem as exceções com relação a essa atividade, pois, com a requalificação do bairro do Recife, antigas salas de teatros e centros culturais reabriram suas

³ “Os conceitos de deterioração e degradação urbana estão frequentemente associados à perda de sua função, ao dano ou à ruína das estruturas físicas, ou ao rebaixamento do nível do valor das transações econômicas de um determinado lugar. Deteriorar é equivalente a estragar, piorar e inferiorizar. Já a palavra degradação significa aviltamento, rebaixamento e desmoraonamento”. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.03).

⁴ Alguns autores que estudaram essas cidades: ALMEIDA, 2005; CLAVER, 2006; GOMES, 2007; HIERNAUX-NICOLAS, 2006; LEITE, 2007; RIVIÈRE d’ARC, 2006; TOURINHO, 2006; VILLAÇA, 1998.

portas visando à volta da população que detém algum poder aquisitivo para suas atividades. Exemplos desses podem ser citados o Teatro Apolo, que também funciona como cinema; Teatro Hermilo Borba Filho; Teatro do Armazém, ambos localizados no bairro do Recife; Teatro Santa Isabel no bairro de Santo Antônio; UCI cinema, salas multiplex, no shopping Tacaruna, no bairro de Santo Amaro; Casa da Cultura localizada no bairro de São José; o cinema São Luís, na Rua da Aurora, no bairro da Boa Vista, que fechou as portas durante três anos (desde outubro de 2006) e reabriu no dia 28 de dezembro de 2009 (ver foto 2), após passar por uma reforma que manteve as características arquitetônicas do imóvel; o cinema Severiano Ribeiro, com salas multiplex no shopping Boa Vista, nesse mesmo bairro.

Foto 2 - Reabertura do Cinema São Luís

Fonte: <http://cinemascopiocannes.blogspot.com/2010/01/cinema-sao-luiz-recife-reabre>

A decadência do centro foi uma manobra do capital para a construção de novas centralidades. E essas surgiram em toda a cidade do Recife, como os bairros de Boa Viagem, Espinheiro e Casa Forte, como expoente maior. Não foram apenas utilizados para moradias e sim também para comércio.

A construção de novas centralidades deve ser entendida como um processo de estruturação do espaço urbano. Os agentes imobiliários tendem a buscar novas localizações para atender principalmente as camadas de alta e média renda, contribuindo para a expansão, transformações e direção de crescimento da cidade.

A mudança de direção de crescimento dos bairros residenciais das camadas de mais alta renda foi causada especialmente por meio das melhorias de acesso, na

década de 1960, com concentração na área praiana, principalmente no bairro de Boa Viagem.

[...] as mesmas forças que atuam sobre a estruturação das demais metrópoles brasileiras atuam também sobre o Recife e que essas forças manifestavam o mesmo resultado em termos de movimento, ou seja, a tendência a ter apenas uma área de segregação das burguesias. (VILLAÇA, 1998, p.284).

Essas modificações foram financiadas pelo poder público e pela iniciativa privada, causando um significativo impacto sobre o centro e sobre toda a estrutura espacial urbana, contribuindo para o surgimento de espaços urbanos desiguais na metrópole.

1.5.2 O Recife e a sua dimensão cultural: passagem do local de produção para objeto de consumo e as políticas de *city marketing*

O Recife passa a ser um local onde ocorrem as mais diversas atividades graças à capacidade de o capital criar localizações, de divulgá-las pelos meios de comunicação e de induzir a sua demanda por intermédio das mais variadas estratégias de marketing; e transforma-se num produto consumido e cobiçado por investidores, políticos, moradores e turistas.

Segundo Campos (1999, p.52):

Novas alternativas de intervenção nas cidades, sob a forma de políticas culturais, foram iniciadas em cidades da Itália, França, Alemanha Ocidental e Inglaterra, impulsionadas pelos movimentos urbanos, de forte conteúdo político, social e cultural, e influenciadas, sobretudo, por setores culturais alternativos, mais populares—músicos, produtores cinematográficos independentes, escritores; para esses grupos, ações políticas e culturais eram indissociáveis, rejeitando a subordinação de necessidades culturais em favor de prioridades econômicas e políticas. As políticas culturais quase sempre faziam parte de estratégias desenvolvidas para estabelecer um diálogo com setores de classe média.

A abordagem do planejamento cultural pretende, sobretudo, ajudar na identificação de recursos culturais e pensar estrategicamente sobre suas aplicações; e revelar a inadequação de especialização profissional que dificulta a análise criativa dos recursos culturais urbanos.

A preservação de edifícios históricos estava presente no discurso intelectual, da elite cultural e da população local, interessada em resguardar suas conquistas e os elementos afetivos que delas faziam parte. Cabe destacar o grande número de normatizações e legislações

visando salvaguardar os centros ditos “históricos”, muitas vezes coincidentes com os centros urbanos. Foram executadas, entre as décadas de 1970 e 1990, diversas reconstruções de edificações em nome da preservação do ambiente construído. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.17).

Antes de serem revitalizados, os velhos bairros centrais do Recife eram considerados verdadeiros desertos urbanos abandonados. Porém, isso nunca foi verdade, pois as pessoas nunca os deixaram de fato e sim ocorreu uma fuga das empresas públicas. Com as intervenções urbanas existentes, os antigos casarões tiveram fachadas restauradas, transformando-se em sofisticados bares, restaurantes refinados e centros culturais, onde circulam pessoas que provavelmente nunca o tinham frequentado antes. Esse espaço se tornou novamente central e nobre. (LEITE, 2007).

Leite (2007) estudou as políticas de patrimônio no bairro do Recife e desenvolveu o argumento sobre o papel dos lugares sociais na construção do espaço público e a sua contribuição para a repolitização das cidades-patrimônio, afirmando que as práticas de requalificação urbana tendem a modificar a cidade de forma estratégica, tornando o espaço possível de recuperação por alguns segmentos da população, sendo as políticas contemporâneas de patrimônio cultural usadas para vender a cidade (*city marketing*), e transformando esse patrimônio em mercadoria.

Essa dimensão cultural também foi tratada por Campos (1999) em que foram investigadas as diferentes formas de apropriação por práticas tradicionalmente associadas a espaços de áreas centrais, analisando como as intervenções públicas e privadas, planejadas ou não, transformam a configuração espacial.

No momento, as intervenções que estão ocorrendo visam determinados objetivos, como, por exemplo, beleza cênica, atividades econômicas, moradias populares e de alta renda em lugares específicos, preservação de monumentos históricos visando o turismo cultural. Todas essas ações são válidas, o único problema é que deveria ser realizado um planejamento e gestão com participação popular, em um mesmo espaço, interligadas, e não de forma fragmentada.

A decadência e a deterioração do centro urbano são citadas com frequência por vários meios de comunicação, principalmente pelas pessoas de diversos ramos que trabalham diretamente no Recife. Reclamações que nada é como antes, que não existem investimentos nessas áreas. Nas andanças pelos bairros conversando com os trabalhadores e freqüentadores, foi possível ouvir reclamações, principalmente no que tange à falta de segurança e por causa disso a ausência de público, principalmente turistas, ficando o movimento restrito a épocas específicas do ano, como Carnaval (ver fotos 3 e 4), São João, Natal, Ano Novo, entre outras festas e comemorações pontuais (gravação de DVDs, comemoração de vitórias políticas, festivais de música etc.).

Fotos 3 e 4 - Carnaval no Bairro do Recife

Fonte: Ana Regina Marinho 11/02/2010

Esses espaços no centro urbano precisam ser pensados de forma particular, eles não podem ser descartados, deslocados ou movidos de lugar. Dependendo dos objetivos de cada projeto eles podem ser destruídos, sendo que vai haver um alto custo socioeconômico envolvido, principalmente com relação às questões sociais e culturais. “O consumo da cidade deve ser pensado e refletido para se tentar atingir uma sustentabilidade urbana, uma vez que os recursos a cada dia são mais escassos, sejam eles de ordem natural ou material”. (BOMFIM; ZMITROWICZ, 2006, p.274).

A cultura está sempre em movimento, novos padrões de consumo são sempre inventados. Ele existe como condição de reprodução do capital.

1.5.3 Consumo do espaço - novos habitantes para o antigo centro: surgimento da gentrificação

Existe uma preocupação mundial com o resgate dos centros urbanos, valorizando esses espaços, como aconteceu em Barcelona, Lisboa, Bolonha, Berlim, Londres e Amsterdã, trazendo para essas áreas não apenas capital relacionado ao turismo, indústria e comércio, mas também ao mercado imobiliário.

Vale salientar que as estratégias e ações propostas são cada vez mais complexas e englobam não apenas pequenas intervenções, mas grandes empreendimentos, os grandes projetos urbanos (GPUs), também conhecidos como grandes intervenções urbanas ou megaprojetos. Segundo Ultramari; Rezende (2007) os GPUs têm por objetivo a recuperação de áreas com grande potencial de uso urbano, porém abandonadas por décadas. Assim é necessário alterar o espaço urbano para dar lugar às novas demandas do transporte individual. Porém, é preciso deixar claro que tem que haver uma integração dessas intervenções com um projeto maior de cidade. Estes projetos e as políticas implantadas contribuem para o processo de gentrificação dos centros urbanos, inclusive do centro do Recife.

Segundo Smith (2007, p.23): “Proporções progressivamente maiores de capital são controladas por um número cada vez menor de capitalistas”. Às vezes, o poder sobre uma cidade nas mãos de poucos, como ocorre no planejamento dos GPUs, pode fazer com que eles tendam a apenas revalorizar esteticamente o patrimônio arquitetônico, ou alguns pedaços das cidades, achando que dessa forma conseguem atingir o todo.

O termo gentrificação foi criado por Ruth Glass, em 1963, para explicar o repovoamento, no início dos anos sessenta do século XX, seja ele espontâneo ou não, de bairros desvalorizados de Londres por famílias de classe média. Esse processo vem ocorrendo em vários países do mundo, principalmente nos centros urbanos que passaram por grandes projetos, que causaram uma transformação espacial.

Na opinião de Leite (2007, p.19 e 20), o termo *gentrification* é utilizado “para designar a transformação dos significados de uma localidade histórica em um segmento do mercado, considerando a apropriação cultural do espaço a partir do fluxo de capitais”. Já Sassen (apud BIDOUE-ZACHARIASEN, 2006) restringe o conceito aos segmentos superiores das classes médias residindo nos condomínios de luxo no centro das grandes cidades. Nesse trabalho esse termo é compreendido de forma mais ampla, entendendo a importância dos interesses econômicos no repovoamento do centro e como este é um elemento que se destaca na transformação dos centros urbanos.

A gentrificação é um fenômeno ao mesmo tempo físico, econômico, social e cultural. Ela implica não apenas uma mudança social, mas também uma mudança física do estoque de moradias na escala de bairros; enfim, uma mudança econômica sobre os mercados fundiário e imobiliário. É esta combinação que distingue a gentrificação como um processo ou conjunto de processos específicos. (HAMNET apud BIDOUE-ZACHARIASEN, 2006).

Segundo Bidou-Zachariasen (2006), dois processos explicam o fenômeno da gentrificação, primeiro a demanda, em que a classe média tende a querer reconquistar seus territórios, depois de se encantar pelos conjuntos residenciais e os condomínios fechados. Porém essa classe média não é a tradicional e sim composta por novos sujeitos, como, por exemplo, os jovens recém casados e os artistas. Segundo é o lado da oferta e das decisões dos produtores de espaços, que dotam o centro de atrativos de moradia, consumo e lazer para essa classe. Segundo Smith (2007), a gentrificação aparece como uma fronteira urbana, no sentido econômico.

Como exemplo dessa fronteira apresenta-se a dificuldade da população carente de usufruir dos espaços públicos, devido a esse enobrecimento⁵ das áreas centrais. O uso das ruas começa a se tornar privado, pois a maioria dos projetos implantados visa à participação de usuários com poder aquisitivo mais alto, principalmente classe média. Os pobres ficam com receio de frequentar lugares tão modificados, com tantas atrações.

O patrimônio da cidade do Recife é transformado em mercadoria cultural para gerar lucro para os detentores do capital. Importante salientar a participação total do Estado junto com o privado.

⁵

Tradução também usada para designar o termo *gentrification*.

O conceito de fronteira urbana possui diversos significados. Segundo Torres (2004), “nas ciências sociais, essa categoria se refere à ocupação demográfica de uma dada região e a sua integração ao mercado nacional, seja enquanto produtora de bens agrícolas ou minerais, seja, como consumidora de bens industriais e serviços”. Aqui este conceito é utilizado para entender as diversas transformações que estão ocorrendo no centro da cidade do Recife, principalmente com relação ao processo de revalorização imobiliária dos centros urbanos.

Segundo Smith (1996), uma nova fronteira se abre ao capitalismo com os projetos de reestruturação urbana nos centros das cidades. A fronteira hoje ocorre pela rediferenciação interna do espaço, em que o capital chega antes.

Mas mesmo que ignoremos a renovação urbana e a restauração comercial, administrativa e recreacional que vem ocorrendo, e nos concentremos apenas na restauração residencial, é patente o fato de que onde quer que os “pioneiros urbanos” se aventurem, os bancos, as incorporadoras, o Estado e outros atores econômicos coletivos geralmente chegam antes. (SMITH, 1996).

A fronteira urbana vai ser uma faixa territorial marcada por um processo particular de disputa pelo espaço urbano.

No Recife, vem ocorrendo uma oferta de novas moradias para a população de classe média alta utilizando o resgate à memória como propaganda. No Cais de Santa Rita, no bairro de São José, no centro histórico da cidade do Recife foram lançadas duas torres com 40 pavimentos, mais conhecidas como “Torres Gêmeas” que comprometem a integridade ambiental e histórica do espaço.

Esse empreendimento apenas salienta a aposta do poder público e privado na gentrificação da área central, visando reverter o empobrecimento existente, sendo que é importante democratizar a ocupação do solo, fazendo com que a área seja destinada não só aos grandes empreendimentos imobiliários e ao turismo, como também mantenha a população de baixa renda nos bairros, contribuindo para a inclusão social e para uma melhoria da qualidade ambiental e que não só atenda aos objetivos econômicos.

As modificações espaciais e culturais não diminuiu as desigualdades sociais, pelo contrário, aumentou-a, gerando precárias condições de habitabilidade às populações urbanas e baixa qualidade dos serviços públicos, como por exemplo, ausência saneamento básico. Essas características estão muito presentes no Recife, mesmo após vários projetos de requalificação.

A implantação dos projetos, que ocorrem atualmente no Recife, visa recuperar espaços deteriorados ou funções que estariam sendo perdidas, contribuindo para uma revalorização do espaço. Eles precisam deixar de ser entendidos como ações pontuais e começar a serem vistos como ações de estratégias do capital, nem sempre capazes de melhorar a vida cotidiana nas cidades. Por isso a importância do estudo desses projetos que foram e que estão ocorrendo na cidade do Recife-PE.

Vários bairros da cidade do Recife foram e continuam sendo alvos de altos investimentos governamentais. Os gestores públicos e a iniciativa privada apresentam um discurso de que é preciso recuperar as áreas centrais degradadas, para que as cidades sejam percebidas num cenário globalizado. Dessa forma, as práticas adotadas nesses discursos procura excluir segmentos considerados indesejáveis, ou seja, pessoas de baixo poder aquisitivo em prol de uma população de elite. Eles também podem assumir que a requalificação destina-se a atrair determinados tipos de moradores e consumidores, em contraposição ao que existiria no lugar antes de iniciado o processo.

As áreas centrais decadentes se tornam espaços a serem conquistados por sua própria refuncionalização, que se constitui um processo de produção do espaço. A gentrificação é lançada como uma ferramenta para recuperação dos centros. Essa gentrificação se observa na cidade do Recife, pois ocorre uma reapropriação do espaço urbano das áreas centrais por parte do segmento que nem sempre usufruiu daquele lugar. Assim, quando estas áreas conseguem pelas intervenções alcançarem o sucesso desejado, torna-se um interessante local de trabalho para vendedores ambulantes, ou atrai tribos urbanas inusitadas e pouco esperadas por aqueles que pensaram o espaço. Em outros locais, o sucesso da requalificação

ocorre em ambientes políticos excludentes e, embora não encontrem oposição eficaz, fazem surgir movimentos de apoio aos moradores em processo de expulsão.

Pode ocorrer, entretanto, um processo ambíguo, em que ao discurso da globalização e da reestruturação urbana associa-se o do atendimento de demandas locais, e os processos de requalificação estão sempre recorrendo ao diálogo direto com a população local, em uma tentativa de inventar tradições e reafirmar a antiga centralidade.

O processo de transformação da região central tem consequências na forma de reprodução da propriedade privada da terra, com o espaço revelando cada vez mais a contradição entre valor de troca e valor de uso, gerando conflitos entre os diversos segmentos sociais e econômicos envolvidos nessa dinâmica.

Os bairros da região central vêm revelando um processo de decadência ou deterioração em algumas de suas áreas que se enquadra no caso de abandono tanto pelas políticas públicas, como pelas camadas mais ricas e sua ocupação pelas camadas mais populares, o que implica numa grave situação de segregação espacial, pois as pessoas de mais alta renda se dirigem para áreas dotadas com melhor infra-estrutura e maiores ofertas de serviços e amenidades físicas.

Porém algumas áreas desses bairros estão sofrendo algumas intervenções que estão contribuindo para que a classe mais alta volte a ter interesse por essas áreas centrais (gentrificação). Assim, o que vê-se hoje em dia, principalmente, em algumas grandes cidades, e nos bairros em estudo, são maiores privilégios para o progresso econômico em detrimento do social.

Com isso, não houve uma conservação com o patrimônio histórico-cultural e nem uma preocupação com a qualidade de vida da população que mora, trabalha ou frequenta esses espaços. Por isso, é necessário um processo de reurbanização, que leve em consideração as características das pessoas que vivem no entorno. As construções novas precisam possuir as características do seu meio, isso deve ser pensado nos projetos de requalificação dos bairros, a memória precisa ser

preservada e principalmente as vontades dos moradores, trabalhadores e frequentadores.

Por isso, é extremamente necessário que haja a implantação de projetos e políticas urbanas que visem o desenvolvimento das cidades, principalmente dos centros, para que esta consiga reverter seu processo de degradação, porém é preciso que haja uma preocupação com a redução das externalidades.

1.5.4 Apropriação do centro antigo por população de baixa renda

Devido ao desenvolvimento do espaço urbano de forma desigual, na cidade do Recife se verificam extremas disparidades, em que a maioria da população residente vive em habitações precárias. Esses moradores estão inseridos no urbano e o entendimento dos conflitos existentes é fundamental para compreensão de modo crítico e antagônico da reprodução do urbano.

Segundo Singer (1977), no censo dos mocambos da cidade do Recife, realizado em 1939, existiam 164.837 pessoas residentes em mocambos, o que dava quase 50% da população que era, em 1940, de 350.000.

No ano de 1940, os mocambos ocupavam os terrenos particulares com o consentimento dos proprietários. Ocorria uma troca para morar temporariamente nessas terras. Os ocupantes aterravam, limpavam e zelavam os terrenos vazios. “O Recenseamento dos Mocambos do Recife na década de 40 revela que 76,6% dos mocambos pagavam aluguel: 33,8% do imóvel [edifício] e 42,8% do chão [localização]”. (ETAPAS, 1992).

O mercado tinha despertado timidamente para a especulação imobiliária e muitos proprietários cobravam apenas o aluguel do chão. Pensando no momento atual, o estabelecimento de uma nova pobreza completamente diversa da pobreza daqueles tempos, que se definia por carências materiais imediatas, mais do que por outras carências.

Em 1939, ocorreu a primeira grande disputa por terra, entre os ocupantes de terras e o Estado, que acusavam a proliferação dos mocambos de enfeiar a imagem da cidade. Nessa época, teve início a política higienista que tinha como objetivo limpar a cidade.

Foi criada a Liga contra o Mocambo, que tinha como principal atividade demolir os mocambos (existiam 45.000), que se localizavam em áreas de mangue entre a Fábrica do Tacaruna e o Derby, permitindo assim a abertura do canal Derby-Tacaruna. Essa obra tinha como objetivo drenar os alagados centrais da cidade. “Em apenas 5 anos de existência, a Liga só construiu 5.327 casas para 12.437 mocambos que foram demolidos nos anos 1939 e 1945”. (ETAPAS, 1992).

Essa demolição levou grande parte dos mocambeiros para o morro de Casa Amarela e outros morros, encostas e áreas de mangue. Alguns mocambos remanescentes restaram, resistindo ao processo de limpeza. Entre esses temos o Coque, Coelho e a Ponte do Maduro (ocupações de Ilha do Joaneiro, Santo Amaro, Santa Terezinha e Chié). (ETAPAS, 1992).

É necessário compreender a destruição desses mocambos devido ao interesse do capital. Por causa da especulação imobiliária dos terrenos centrais, essa destruição foi um grande processo de intervenção.

Em 1945, com a redemocratização brasileira, houve um fortalecimento do clientelismo e do populismo com a criação de programas de habitação popular. Em 1950, a ocupação do solo urbano no Recife começa a ter um caráter de luta organizada. (ETAPAS, 1992).

No final da década de 1970, durante o período da ditadura militar, ocorreram vários problemas de moradia no Recife, pelo crescimento dos mocambos e a vontade dos governantes de expulsar essa população devido à valorização imobiliária por causa da modernização com a criação de novos viadutos (na Avenida Norte, Afogados, Cabanga, João de Barros, Cinco Pontas, Joana Bezerra) e grandes avenidas como a Dantas Barreto e a Agamenon Magalhães.

Os moradores que conseguiram permanecer nas suas casas, na área central, começaram a reivindicar seus direitos de moradia. Apesar da resistência de alguns poucos a grande maioria dos habitantes na década de 1970 eram os de maior poder aquisitivo.

Em 1979, o governo federal criou o Programa de Erradicação de Sub-Habitação (PROMORAR) que tinha como objetivo manter os favelados no local de origem, urbanizando as favelas existentes em vez de remover seus moradores. O programa foi implantado por Gustavo Krause, então prefeito do Recife (1978-1982), em Brasília Teimosa, Coelhos e Coque. O programa fracassou devido à pressão do mercado imobiliário e à impossibilidade de pagamento do imóvel pelos favelados.

Devido à demora de serem realizadas ações propostas na Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), foi implantado o Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (PREZEIS), em 1987, Lei Municipal 14.947 (sancionada pelo prefeito Jarbas Vasconcelos, reformulada em 1996). Essa lei traçou as diretrizes para intervenção nas áreas com população de baixa renda. Foi reconhecido como instrumento legal de política urbana com a Lei Orgânica e depois com o Plano Diretor.

Apesar dos problemas decorrentes da favelização, a população de baixa renda precisa permanecer nos bairros. A preocupação não pode ser apenas com a imagem. É essencial a proximidade da infraestrutura e do local de trabalho para que os custos com transporte e serviços não atrapalhe ainda mais a sua qualidade de vida.

Hoje em dia, existe a favela do Pilar, onde se encontra a grande maioria dos habitantes do bairro do Recife. Alguns poucos moram em pensões e casas de poucos cômodos incrustadas entre estabelecimentos públicos, comerciais e culturais. A renda desses moradores é baixa e os empregos em sua maioria são informais. E essas comunidades existentes no centro antigo é uma forma de resistência aos detentores do capital.

A fronteira urbana vai ocorrer pela diferenciação interna do centro, devido à transformação do espaço em mercadoria. E essas disparidades, diferenças, contradições, aparecem na forma de morar e nos próprios projetos e ações que foram implantados, em sua maioria, em prol da classe média e alta comparada à classe baixa. As intervenções urbanas existentes contribuíram para a formação das fronteiras urbanas.

1.6 Transformações Urbanas Decorrentes das Intervenções

A requalificação urbana possui planos econômicos, sociais e culturais que são desenvolvidos nas áreas centrais, em sua maioria, para controle do processo de declínio de áreas degradadas e contribui para a valorização dos espaços públicos, que diz respeito à tentativa de promoção de novos impulsos dinamizadores ao espaço urbano, a partir da implementação e incentivo de novas atividades lucrativas, seja no setor de serviços, quanto imobiliário.

Essa intervenção possui uma tríade, segundo Campos (1999), implicando ao mesmo tempo uma forte reafirmação do conteúdo simbólico, a reinvenção de tradições e a utilização de lembranças. “A efemeridade de utilização dos espaços associados ao modismo é uma das principais características destas iniciativas” (CAMPOS, 1999, p.41).

Em termos internacionais, destacam-se duas abordagens predominantes de requalificação: a de mercado e a social. A primeira explora as vantagens dos centros, estimulando atividades como turismo e negócios. Nesse sentido, a parceria entre capitais público e privado é essencial, mas o investimento público também é importante como base inicial e incentivo a futuros investimentos privados. Já a abordagem social enfatiza a necessidade local de facilitar as condições habitacionais, infraestruturas para a comunidade e empregos (CAMPOS, 1999, p.42).

Ao investigar as intervenções na cidade do Recife, é possível encontrar algumas características que têm se acumulado ao longo do tempo, dando um caráter inovador pelas diferentes associações de princípios e direcionamentos adotados.

Segundo Campos (1999): O primeiro refere-se à concepção de espaço higienizado associada à ação da polícia médica na Alemanha da segunda metade

do século XVII e na França, um século mais tarde, estabelecendo uma ordem, controle e disciplinamento de um espaço urbano sadio, sendo o Estado o executor mais adequado de tais remodelações. O segundo foi a preservação e conservação histórica no século XIX. O terceiro aspecto encontra-se associado às práticas de consumo e investimento estimuladas a partir da década de 1950. “A construção de grandes empreendimentos urbanos, tais como shopping centers, complexos empresariais, centros de convenções entre outros, vem estimular mais pronunciadamente novas práticas” (CAMPOS, 1999, p.48).

Campos (1999) trata dos dilemas existentes nas políticas culturais recentes, entre eles destacam-se o dilema espacial, que diz respeito ao processo de exclusão espacial que se estabelece de diversas formas. É preciso levar em consideração o ponto de vista das potencialidades das comunidades, uma variedade de usos e formas de vida, sem retirar de forma perversa os residentes locais, pelo alto preço dos aluguéis e custo de vida.

O dilema do desenvolvimento econômico diz respeito às estratégias de consumo versus estratégias de produção. Deve-se tomar cuidado com políticas que visem apenas o consumo com geração de poucos empregos ou com baixos salários. E, por último, Campos (1999, p.55) trata do dilema cultural, em que são atraídos programas que não possuem uma continuidade, em oposição aos permanentes. “Os programas ditos “efêmeros”, são aqueles que combinam estruturas temporárias muitas vezes em espaços abertos, exigindo alto custo para sua manutenção, não garantindo a continuidade nem de re-investimento, nem mesmo na utilização e dinâmica, tendo o Estado que assumir eventuais custos e prejuízos” (CAMPOS, 1999, p.55).

Hausmann foi um grande precursor do processo de intervenção no urbano, devido à modernização. Ele tinha planos de embelezamento do urbano, por meio do movimento moderno. A idéia de renovação urbana, uma reurbanização, surgiu das suas idéias para Paris. Outras cidades também incorporaram suas idéias como: Berlim, Barcelona, Londres, Buenos Aires, São Paulo, Rio de Janeiro, Lisboa.

Esses dilemas são perceptíveis na cidade do Recife, principalmente no seu centro antigo, devido a esse espaço ter se tornado foco de ação e investimento. Os processos de transformação do espaço urbano são desencadeados pela mobilidade geográfica do capital.

Para compreender melhor o processo de intervenção urbana, deve-se analisar a periodicidade em que este ocorreu, de acordo com Vargas e Castilho (2009), embora esses períodos não sejam rigorosos nas suas delimitações nem excludentes entre si, foram assim divididos:

1. A Renovação Urbana (1950-1970)

Demolir e construir para renovar, essa era a idéia principal desse período. A preferência era pelo novo. “Na Europa, a ideologia do urbanismo do Movimento Moderno unia-se à prática de reconstrução do pós-guerra. Na América do Norte, a renovação aparecia no contrafluxo do processo de suburbanização” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.07).

Nas cidades americanas, na década de 1950, ocorre o processo conhecido como Renovação Urbana (*Urban Renewal*). Nada de preservação, a idéia era a destruição total. “Alguns estudiosos definem este período como *bulldozer days*, ou seja, um arrasamento de bairros, como aqueles que se observam após as guerras”. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.09).

Na década de 1960, começou a haver, na Europa, uma preocupação com a preservação dos valores emocionais imersos nas áreas antigas da cidade e isso foi utilizado no processo de reconstrução das cidades. Nessa mesma época foi observada uma preocupação semelhante, em projetos, nos centros urbanos da Holanda, Inglaterra e Polônia.

Críticas a esse período, devido aos edifícios construídos serem isolados, monofuncionais e fechados em si mesmo. Nos Estados Unidos:

Outro efeito perverso da renovação foi o fato de que, ainda em 1971, mais da metade dos projetos iniciados entre 1960 e 1964 não haviam encontrado investidores, e as áreas demolidas permaneciam vazias. (...). No processo de

intervenção urbana, fora desconsiderada qualquer possibilidade de participação comunitária, assumindo um caráter segregacionista. A expulsão dos residentes, substituídos por estratos sociais de mais alta renda, iniciou um processo de “gentrificação” (enobrecimento) nas áreas degradadas. Até 1967, a segregação social (*apartheid*) foi justificada por um viés racista, contra as minorias étnicas e os pobres. (...). O ano de 1974 é considerado o último de 25 anos do programa de renovação urbana. As críticas a esse programa resultaram de uma série de movimentos cujo discurso baseava-se na estética, no patrimônio e na questão ambiental, inaugurando uma nova fase no processo de intervenção nas áreas centrais. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.14-15).

2. A Preservação Urbana (1970-1990)

Começou a haver uma negação ao modernismo, uma crítica aos projetos sem uma preocupação com a conservação e restauração do patrimônio histórico. Houve uma idéia que deveria haver uma preservação urbana.

Jane Jacobs, segundo Vargas e Castilho (2009, p.17), foi uma das maiores críticas ao processo de renovação urbana, quando afirmava que:

[...] os centros culturais são incapazes de viabilizar uma livraria. Centros cívicos são evitados por todos, a não ser por aqueles que têm pouca opção de escolha. Caminhos que levam nada a lugar nenhum e vias expressas que rompem o tecido urbano não constroem cidades. Saqueiam-nas.

Os administradores visavam os lugares com maior apelo popular, em termos de áreas históricas. Fortalecendo-se nesta fase a parceria público-privada, inclusive com a participação da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO (criada em 16 de novembro de 1945) no processo de preservação e reconhecimento de patrimônios históricos em escala mundial.

Nessa época, houve uma volta da população para o centro, porém como atrair as pessoas para o centro? “Foram estabelecidas três ações para atrair usuários ao centro: a intervenção física por meio de projetos arquitetônicos (empreendimentos); o estabelecimento de políticas urbanas; e a implementação de programas de gestão compartilhada”. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.19).

Ao contrário do período de renovação urbana, no de preservação urbana, foram construídos edifícios de usos mistos.

Na Europa, por causa do maior controle do Estado sobre o desenvolvimento das cidades, conseguiu-se interferir e manter a continuidade no campo das políticas urbanas. As intervenções incluíram não apenas o comércio central, mas a habitação de baixa renda, o sistema de transportes, os espaços públicos e o

ambiente urbano. Algumas ações, como a liberação das ruas para pedestres nas áreas centrais, bem como as construções de estacionamentos, foram muito comuns e tornaram-se exemplos para outros continentes. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.24).

A política do marketing urbano, o *city marketing*, foi criando no cidadão um sentimento de pertencimento e identidade. Várias atividades de comércio e serviços varejistas foram catalisadores de recuperação das áreas centrais.

3. Reinvenção Urbana (1980-2000)

Essa fase que se inicia na década de 1980 foi indicador de um novo modo de produção (flexível). A homogeneidade da sociedade industrial deu lugar a diversidade e estilos de vida. O território deixou de ser produção para ser consumo. Consumido por cidadãos de alta renda, investidores e turistas.

Um exemplo paradigmático desse período ocorreu em Barcelona, com as obras para as Olimpíadas de 1992 para as quais:

O capital imobiliário e o poder público local tornaram-se grandes parceiros nesse processo. O primeiro foi capaz de criar localizações privilegiadas e induzir à demanda por intermédio da oferta. O segundo buscou a valorização positiva da imagem da cidade para a captação de investimentos externos destinados ao desenvolvimento da economia urbana. Juntos, adotaram o planejamento de mercado e introduziram as técnicas de marketing urbano (*city marketing*). (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.32).

O objetivo desse projeto era: “criar ou recuperar a base econômica das cidades para gerar emprego e renda” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.33). Era tratado como um sonho/utopia. “Intensificação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos como forma de promoção político-partidária” (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.33).

A dimensão dos projetos foi maior. Começaram a surgir os grandes projetos ou programas de intervenção urbana e alguns marcos do urbanismo, como o Monumenta, em várias capitais brasileiras, inclusive Recife (1999); Associação Viva o Centro, São Paulo (1991); Projeto Urbano do Parque Expo, Lisboa (1998); Porto Madero, Buenos Aires (1991).

Nesse período, as áreas desvalorizadas e abandonadas passam a ser alvo de interesse do poder público e privado. E por causa disso um retorno ao centro vem sendo alcançado na maioria das cidades mundiais.

Essa fundamentação teórica conceitual contribui para o aprofundamento das reflexões do processo que vem ocorrendo na cidade do Recife, especialmente na sua relação com o urbano. Dessa forma, para entendimento da reprodução das intervenções urbanas, foram eleitos recortes espaciais e ouvidos alguns produtores do espaço. Assim, pode-se compreender como a expansão e transformação da cidade do Recife tornam-se produto e condição da reprodução das intervenções urbanas.

O método progressivo-regressivo aqui utilizado estuda o momento atual e retorna em busca daquilo que deu condições para a concretização da realidade atual. Depois se volta para o presente, entendendo as virtualidades-possibilidades contidas na presente situação, e se projeta um futuro. A dialética foi importante para pensar o espaço urbano, por não isolar o objeto estudado e sim investigando as suas ligações, suas relações constantes com outros fenômenos que se localizam na ordem próxima, os entendendo de forma não isolada.

2 CONFIGURAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO: AS INTERVENÇÕES URBANAS NA CIDADE DO RECIFE

“Dir-te-ei primeiramente
Que este Recife d'agora
Não é mais, nem já parece
Qual o conheceste outrora
Novas casas, novas ruas
Vão surgindo de repente
E não podes calcular
O quanto se aumenta a gente
Do colégio a imunda praia
A ser cais há pouco veio,
Convertendo-se em monturo
Num agradável passeio.
No campo do antigo Erário
Um teatro se levanta
Que dizem ser coisa boa
Segundo o risco ou a planta”.
(SETTE, 1978, p.21)

2.1 Considerações sobre a Historicidade do Processo de Intervenções Urbanas na cidade do Recife

A história de uma cidade é muito importante e por meio dela podemos compreender como algumas intervenções vêm ocorrendo no Recife, sejam essas de arquitetura, viárias, imobiliárias, sociais e outras, que ocorrem em todo o espaço urbano.

É necessário realizar uma análise da evolução histórica particular do Recife, pois ela possui uma formação e ocupação distintas e em espaços diversos, que faz com que sejam compreendidas as diferentes formas de intervenções urbanas. Muitas alterações são observadas no decorrer do processo de ocupação, em que a sociedade foi modificando drasticamente a natureza em razão de seus interesses

econômicos e políticos. Mas, apesar de todas as transformações, alguns marcos referenciais urbanos, com séculos de história, continuam a existir e merecem ser conservados/preservados.

Lefebvre (1971) diz que é importante realizar um pensamento histórico, ou seja, um pensamento sobre a história. Esse tem que ser analisado criticamente, não podendo querer restabelecer um privilégio, voltar atrás, isso é ilusório e perigoso.

[...] Quem escolhe o facto dito histórico? Segundo que critérios? Acontece a cada instante “qualquer coisa”, e este “qualquer coisa” dissolve-se, evapora-se como fumo, deixando talvez alguns vestígios. Onde? No “real” ou apenas na memória? Vestígios e sequências de vestígios não fazem uma história. (LEFEBVRE, 1971, p.19).

É preciso tomar cuidado, quando se faz uma análise histórica, pois muitos problemas que ocorrem no Recife possuem origem distante no tempo e estão presentes desde a colonização. Nessa tese, isso foi realizado de acordo com o pensamento de Marx (apud LEFEBVRE, 1971, p.31 e 32) sobre história e historicidade.

Pensa em termos de *sociedade*. O social, mais concreto e mais racional que o político, é constitutivo do “humano”. As relações sociais transformam-se segundo uma linha ascendente: a história. O desenvolvimento passa por cima dos obstáculos, quebra-os ou atravessa-os, num tempo histórico ao mesmo tempo contínuo e descontínuo. O Estado? Instrumento de crescimento que se torna obstáculo ao desenvolvimento, desaparece no decurso de uma transformação decisiva, de uma crise radical. Durante esta mutação, as relações de produção elaboradas (relações de propriedade) e codificadas (relações jurídicas e contratuais que têm por fundamento a propriedade privada) em enriquecem-se, libertam-se das suas limitações. A sociedade absorve e reabsorve, por um lado, o *econômico*, por outro lado, o *político*; manifesta assim a sua característica. E é também o essencial do processo histórico: da historicidade.

O método histórico utilizado parte do presente, elucidando o saber incerto e para isso procurar o passado. Depois se volta ao presente com o aspecto analisado. É mais fácil compreender algo de onde você provém, assim são captadas mais facilmente as diferenças. A análise da sociedade deve ser realizada, criticamente, pelas suas representações ideológicas e dos conceitos cotidianos.

O processo de formação e ocupação do espaço urbano do Recife foi analisado desde a colonização até os dias atuais, focando as principais intervenções e percebendo como as transformações se tornam produto e condição dos projetos urbanos pela incorporação do capital.

O Recife na categoria Vila surgiu em 1537. Com a efetiva utilização econômica do Porto do Recife, surgiu também o núcleo urbano primitivo da Cidade, cujo sítio era formado por estreitas ilhas e camboas e a ocupação era feita por marinheiros, carregadores e pescadores, que moravam em casas de palha na extremidade sul do istmo, no qual começou a formação do aglomerado urbano:

A gênese do espaço urbano do Recife reside neste antigo istmo, atualmente ilha, onde se situa o bairro do Recife, a partir do qual foram abertos, posteriormente, caminhos de penetração em direção ao continente, que viriam caracterizar a configuração urbano-territorial da cidade do Recife e espaços adjacentes. (GOMES, 2007, p.71).

A noção de cidade, vila, povoação, bairro, retira do núcleo, a vida rural, dando a eles um novo *status*. Quem vivia nas cidades tinha um prestígio, ela era associada ao moderno (DAMIANI, 2004). Essas nomenclaturas foram, segundo Abreu (2006, p.213-215):

[...] praxes metropolitanas de controle territorial, dentre as quais tomou vulto, desde o início, a adoção de um sistema municipalista de base urbana e de raízes romanas, cujas manifestações materiais foram o *arraial* (ou *povoado*), a *vila* e a *cidade*. Dentre esses, apenas o arraial teve origem espontânea, resultando do agrupamento de famílias em algumas residências – chamadas *fogos* – que apresentavam certa contiguidade e unidade formal. Os demais surgiram sempre da ação direta ou indireta do Estado. As vilas resultaram da decisão de donatários e governadores, que tinham poder para criá-las, ou de ordem real para que se elevasse a essa categoria algum arraial. A criação de cidades, entretanto, foi sempre um atributo exclusivo da Coroa. [...] A diferenciação entre vilas e cidades era, pois, de caráter jurisdicional e não hierárquico. As cidades, por serem da Coroa, eram chamadas de *cidades reais*, mas nem todas alcançaram o papel de comando que o título lhes conferia. Por outro lado, o status de vila não diminuía a importância de um centro urbano. Olinda e São Paulo, por exemplo, núcleos de indiscutível importância os primórdios da colonização, só foram elevadas à categoria de cidade depois que suas terras reverteram à Coroa (em 1676 e 1711, respectivamente). Vilas e cidades diferenciavam-se, entretanto, bastante dos arraiais, pois só nelas estava a sede de um *governo local*. Ali fazia-se justiça em nome do Rei, prerrogativa que se materializava obrigatoriamente na paisagem urbana pela ereção de um *pelourinho*. Tinham direito, ademais, às dignidades e regalias conferidas pelas Ordenações aos conselhos e a seus cidadãos. E possuíam, finalmente, um *termo*, ou área de jurisdição, dentro da qual se situavam os arraiais, e um patrimônio fundiário: as *terras do Conselho*.

No ano de 1584, Recife passou a receber mais de 100 navios. No início de 1600, o assentamento era chamado do Recife dos Navios e depois passou a ser O Povo. Na figura 1, pode ser observada, a ocupação da vila ao fundo e a movimentação do porto, pois possuía um intenso comércio marítimo e fluvial. O porto era importante para o desenvolvimento das atividades portuárias, devido à

presença de águas calmas, que escoavam o pau-brasil e a cana-de-açúcar. (GOMES, 2007).

Por enquanto, Porto dos Navios, para uns. Povo dos Arrecifes, para outros. E não menos, para alguns, impantes de orgulho olindense: Ribeira – Marinha dos Arrecifes, aonde se ia ver se o açúcar já embarcara ou se o pano da Costa ou de luxo já aportara. Viagem incômoda de canoa, Beberibe abaixo e acima, com o sol ardente por cima, ao tardo impelir da vara em mãos do negro cativo, e de lambujem os maruins em noites de lua se a gente se demorava mais um pouco às voltas com os trapicheiros ou os capitães de bordo. (SETTE, 1978, p.27)

A invasão holandesa no nordeste brasileiro ocorreu entre os anos de 1630 e 1654. Ela foi realizada pela Holanda ter se tornado inimiga de Portugal após este ter sido vassalo da Espanha e por interesse econômico, devido à produção e comércio do açúcar ser extremamente lucrativos e pelos holandeses dominarem as transações comerciais destes produtos. Quando eles chegaram às vilas de Olinda e Recife, rapidamente foram conquistados. “7 mil homens, em 67 navios, desembarcaram na praia de Pau Amarelo, em 16 de fevereiro de 1630. assim começava a invasão holandesa a Pernambuco”. (ROSEMBERG apud REZENDE, 2005, p.29). Quando os holandeses chegaram, nos arredores do porto existiam mais ou menos 200 construções, dentre armazéns e algumas casas.

Os registros iconográficos da formação urbana do Recife vão ser representados com maior riqueza de detalhes a partir da ocupação holandesa promovida por Maurício de Nassau. (GOMES, 2007).

É tributado a Maurício de Nassau o surgimento e expansão do núcleo urbano do Recife, considerando a opção adotada de transferência da sede de comando de Pernambuco, para o então incipiente assentamento *d'O Povo*, ou também chamado *Arrecife dos Navios*. Esta opção arrazoadada por estudo técnicos estratégicos-militares e vislumbrando potencializar os interesses mercantis implicou, em contrapartida, o incêndio da Vila de Olinda em 1631, sob justificativa da vulnerabilidade do seu sítio aos ataques de inimigos. (GOMES, 2007, p.72).

Figura 1 - O Povo dos arrecifes

Fonte: SETTE, 1978, entre as páginas 68 e 69

Quando os holandeses invadiram Pernambuco, eles preferiram se estabelecer no Recife, pois as terras desse sítio eram semelhantes as da Holanda. Segundo Gomes (2007, p.76), “Em 1637 na Cidade Maurícia (*Mauritzstad*) (...) é instalada a sede do governo holandês, passando os holandeses a povoar a Ilha dos Navios, também chamada Antônio Vaz, iniciando o crescimento do Recife na direção Porto-Ilha dos Navios”.

Apesar dos barões do açúcar e seus familiares morarem em Olinda, o seu sítio não favorecia os interesses militares e comerciais dos holandeses, dessa forma eles incendiaram Olinda para obrigar a população a ocupar a pequena vila do Recife, que passou a ser habitada, além dos holandeses, por colonos, soldados e imigrantes judeus. Os holandeses mantiveram o interesse econômico por Recife e não Olinda, pela presença do porto que contribui para o escoamento dos produtos.

A intervenção holandesa, com a administração do Conde Maurício de Nassau (1637-1654) veio a ser a primeira transformação urbanística e cultural ocorrida no Recife (como pode ser observado na figura 2). Serviu para disseminar o processo de urbanização da parte central do Recife, com a construção de fortes e redutos para

impedir ataques por terra, como a edificação do Forte do Brum ao Norte, no caminho para Olinda e a ocupação da ilha de Antônio Vaz, atuais bairros de Santo Antônio e São José, começando assim, o processo de descentralização.

Na figura 2 mencionada, que mostra o mapa do Brasil Holandês, são observadas as intervenções urbanísticas de Maurício de Nassau e como estas ampliaram a descentralização dando início à construção de novas centralidades.

A pioneira intervenção foi planejada a partir do plano Pieter Post, em 1639, encomendada por Maurício de Nassau e que foi parcialmente executada na Ilha de Antônio Vaz (atuais bairros de Santo Antônio e de São José).

Essas obras são realizadas devido ao crescimento da população do Recife e os invasores tiveram que buscar alternativas para abrigar esse contingente populacional. Foram construídas além de sobrados:

As duas primeiras pontes, inclusive a primeira ponte do Brasil, fazendo a ligação do porto (povoação d'O Povo ou Santelmo, atual ilha do bairro do Recife) à cidade Maurícia (ilha dos Navios, ilha de Antônio Vaz, atual bairro de Santo Antônio), e outra ligando a ilha da cidade Maurícia ao continente em direção ao atual bairro da Boa Vista. (GOMES, 2007, p.79).

As pontes podem ser observadas na figura 3. Nela é possível perceber a expansão do aglomerado urbano. Primeiro foi construída a ponte, chamada de Maurício de Nassau, ligando o istmo a ilha de Antônio Vaz, permitindo uma forte ocupação nessa última. A segunda ponte, segundo Melo (1978, p.55):

[...] já não representava uma vinculação entre áreas distintas do aglomerado mas visava a propiciar a ligação, por terra, da cidade-porto com a sua hinterlândia agrícola. Hinterlândia que começava logo a oeste da área propriamente deltaica da planície, a partir de onde se estendiam as terras dominadas pelos canaviais e pelos engenhos, sendo o mais próximo o da Madalena, nas terras do atual bairro deste nome.

Figura 2 - Mapa do Brasil Holandês

Fonte: Árlego, 1987

A importância das pontes era destacada por Maurício de Nassau para o crescimento do aglomerado urbano:

[...] a falta de uma passagem segura entre os dois lugares é o único empecilho do progresso de Maurícia e causa da saída dos seus moradores, pelo que as casas aí estão na maior parte desocupadas; no Recife, pelo contrário, o aluguel das casas é geralmente tão alto que o povo não pode suportá-lo com os seus negócios o que é causa do despovoamento deste lugar, que, sendo a capital de toda a conquista, deveria contar com grande número de habitantes e com toda espécie de comodidade, o único meio de remediar isto, uma vez que o Recife não conta com o espaço necessário, é ligar Maurícia ao Recife, por meio de uma ponte os aluguéis diminuiriam para o povo e além disso as casas terrenas de Maurícia se valorizariam, encontrando-se agora quase desertas. (CAVALCANTI, 1978, apud GOMES, 2007, p.83).

Figura 3 - Planta da Cidade do Recife em 1645

Fonte: MELO, 1978, p.56

Isso mostra a mercantilização da terra; o aumento do preço devido a demanda. Segundo Suzuki (2007):

A alteração da lógica de expansão das aglomerações urbanas se explica no desvendamento de sua relação com a reprodução das relações sociais. A transformação da terra em mercadoria e seu significado na mudança da lógica de expansão urbana, com a introdução da noção de lote e loteamento, relacionam-se às metamorfoses da riqueza que transita do

escravo para a terra. A transição do trabalho escravo ao trabalho livre relaciona-se ao processo de absolutização da propriedade privada, a transformação da terra em mercadoria; cujos resultados são extremamente importantes na alteração da lógica de expansão urbana das aglomerações urbanas brasileiras, como o surgimento de novos sujeitos sociais, particularmente o loteador.

Melo (1978, p.57), examinando a figura que mostra a planta da cidade do Recife em 1844, faz algumas observações sobre as dimensões urbanas da cidade: que os espaços dos atuais bairros do Recife, Santo Antônio e São José eram os únicos densamente povoados; no bairro de São José só tinha ocupação urbana na altura do Forte das Cinco Pontas; na área da Campina do Bode (atual Praça Sérgio Loreto), havia um vazio coberto de água ou de manguezais, caracterizando que o aterramento dos mesmos ainda não tinha acontecido; o Bairro da Boa Vista possuía construções contínuas até a Igreja de Santa Cruz e a atual Rua Gervásio Pires, com alguns alongamentos até a Soledade; e que a área correspondente à atual Rua da Aurora e proximidades eram ocupadas por águas e por terrenos alagadiços.

Figura 4 - Planta do aglomerado urbano do Recife em 1844

Fonte: MELO, 1978, p.58

No século XIX, as intervenções urbanas no Recife continuam ocorrendo, como o aterramento da Boa Vista para construção da Rua da Imperatriz, para rivalizar na época com a Rua Nova, que era o mais importante centro comercial da época. Sette (1978, p.20 e 21) vai comentar essa e outras intervenções:

Chafarizes por toda parte, e alguns artísticos, como o “da Boneca”, na pracinha da Boa Vista. Tão famoso que os anúncios das lojas locais precisavam: “Em frente da Boneca”. Água de encanação, muito melhor do que a daquela cacimba de arrabalde que “se coava em três panos”. (...). Ainda há melhoramentos maiores. As pontes de ferro a substituírem as dos banquinhos da Boa Vista antiga e a das lojinhas de panos e quinquilharias “do Recife”. Os jardins de gradil e figuras de louça. O Teatro Santa Isabel novinho em folha, dispensando a velhusca *Casa da Ópera* crismada de Capoeira.

A primeira linha de bondes a vapor surgida no Recife foi entre o porto e o bairro de Apipucos, inaugurada em 05 de janeiro de 1867, sendo estendida neste mesmo ano para o bairro de Dois Irmãos e, em 1870, para a Caxangá. Em 1871, começou a funcionar um ramal para o Arraial (atual bairro de Casa Amarela) (MORRISON, 2012). Outra linha surgiu em 1870, ligando Recife, Olinda e Beberibe (foto 5). Em 1871, a Pernambuco Street Railway, depois Ferro-Carril, abriu uma linha com tração animal para a Madalena.

Foto 5 - Linha de Bonde no Fundão, Beberibe

Fonte: Morrison, Allen. <http://www.tramz.com/br/re/re05.html>

No início do século XX, os meios de transporte coletivos, como as linhas de bonde a vapor, elétrico, maxambomba e trem, conseguiram fazer com que o Recife se expandisse em várias direções. Foram estabelecidas áreas de penetração ao norte em direção a Olinda, a oeste em direção a Apipucos e ao sul em direção a Afogados. Esse crescimento pode ser observado no mapa 4.

Apesar de ter sido a segunda cidade brasileira a operar bonde a vapor (ficando atrás do Rio de Janeiro), foi a última das grandes capitais a instalar bondes elétricos. Foi inaugurada a primeira linha em 13 de maio de 1914, ligando a área insular do Recife até Boa Viagem, pela península de Santo Antônio. Ainda nesse ano foi eletrificada a linha de bondes para Olinda e chegou a Várzea em 1915. Os bondes de Dois Irmãos e Arraial foram substituídos em 1917 e o último deles rodou no Recife, até o Beberibe, em 1922 (MORRISON, 2012).

Com a modernização das linhas de bonde, uma nova linha foi implantada até a praia de Boa Viagem em 1924 (foto 6). A partir do fim da Segunda Guerra Mundial, o sistema de bondes declinou. “A linha da área insular do Recife até Santo Antônio foi eliminada em 1951, e o último bonde na cidade rodou de Boa Vista a Madalena – onde o primeiro veículo tracionado por cavalos, tinha circulado em março de 1954” (MORRISON, 2012).

Na foto 6 se observa a praia de Boa Viagem no começo do século XX e a presença insignificante de residências nesse espaço que viria a se tornar o bairro com o maior número de prédios e renda elevada. Nessa época a maioria da população preferia morar na área central, começando uma maior migração e apropriação dessa área a partir da metade do século XX. A construção do bonde elétrico e sua ligação com o centro serviu como forma de atração da população de classe média para essa localidade.

Foto 6 - Construção de Bonde Elétrico na Avenida Boa Viagem em 1923

Fonte: Morrison, Allen. <http://www.tramz.com/br/re/re05.html>

Em 1904, houve vários projetos de intervenção no Recife, com o alargamento do lado ímpar da Rua do Cabugá e o de ruas com demolição dos sobrados. As pessoas não acreditavam que essas intervenções eram possíveis, porém aconteceram.

As picaretas começaram a agir e os edifícios a vir abaixo. Com pouco a pracinha estava limpa, a Rua do Cabugá talhada de um lado, a do Hospício ressaltando a fachada da Matriz, e das meáguas do Beco dos Ferreiros somente os escombros. (...). Todo o mundo ficava pasmado da ousadia dos empreendimentos. (SETTE, 1978, p.53).

Em 1905, para abrir vias pensando no porto foi demolida a igreja do Corpo Santo, “onde existira a primitiva ermitã de São Telmo dos pescadores do século XVI, e os Arcos da Conceição e Santo Antônio, que guardavam os encontros da Ponte 7 de Setembro” (SETTE, 1978, p.54). Nessa época ocorreram várias desapropriações e demolições no bairro do Recife. “Tudo no chão. Nunca se vira uma loucura assim”. (SETTE, 1978, p.55).

Sobre as ruas calçadas, Sette (1978, p.21), fala o seguinte:

“Vão tirar das ruas os seixos
E pôr tijolos em pé.
Desse modo me parece
Todos iguais vão ficar,
Que pelo meio das ruas
Poder-se-á quadrilhar”

No século XX os planos urbanísticos de intervenção no Recife havia uma preocupação com crescimento da população na cidade e a necessidade de se pensar novas perspectivas relacionadas, sobretudo, a reestruturação urbana e à circulação viária. Segundo Rezende (2005, p.112), “o engenheiro Domingos Ferreira apresentou em 1928 um plano urbanístico preocupado em solucionar as questões de tráfego”, o qual colocava a necessidade de haver desapropriações de prédios e terrenos e abertura de novas vias.

Esse plano não chegou a ser executado, mas outros foram surgindo e discutidos, como o de Ulhôa Cintra apresentado em 1942 que sugeria a remodelação e expansão da cidade do Recife enfatizando a articulação do antigo com o moderno. Pontual (apud REZENDE, 2005, p.113) em sua análise sobre as concepções de Cintra acrescenta que: “As sugestões compreendiam os seguintes aspectos: a remodelação do centro, a remodelação dos bairros de Santo Antônio e São José, a estrutura viária, o porto e a sua futura expansão, a localização da nova estação central e o transporte ferroviário”.

É importante ainda destacar as observações de Pontual (apud REZENDE, 2005, p.113) de que o paradigma adotado nos planos do Recife foi:

[...] a cidade funcional, ordenada segundo as funções de habitar, trabalhar, circular e descansar; daí a ênfase na abertura de vias, no estabelecimento de avenidas-parques, e na definição de zoneamentos nos quais cada lugar na cidade se caracterizaria por uma única função.

Na década de 1970 a FIDEM estabeleceu o Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana. Também foi criado dentro da URB um Departamento de Planejamento dos Sítios Históricos (DPSH), cuja responsabilidade

era estudar, fazer levantamentos, elaborar projetos e fiscalizar as áreas de preservação.

2.2 Recife: Bases Históricas da Evolução da População Urbana

As intervenções urbanas no contexto do governo holandês no Recife implicaram em expansão do contingente populacional, que em 1654, já contavam 8000 habitantes na cidade, um número relativamente significativo para “os padrões de tamanho de cidades da época, sobretudo ao se considerar tratar-se de um burgo então praticamente recém-fundado” (MELO, 1978, p.111). A evolução da população do Recife pode ser observada na tabela 1.

Conforme Melo (1978, p. 111) “o meio século subsequente ao término do período de dominação holandesa, sabe-se ter sido não de expansão, mas de declínio do Recife”. Ainda segundo este autor, alguns fatores como desavenças e conflitos entre a aristocracia canavieira e a burguesia urbana recifense e a epidemia da febre amarela que se instalou em 1685, prejudicaram o crescimento do Recife. Ao serem observados os dados de 1710 e 1782, com respectivamente 12 e 18 mil habitantes, verifica-se que a evolução populacional não teve maiores impulsos, constituindo-se um período de muito lento crescimento. Melo salienta que embora esses dados sejam precários não invalidam a constatação de natureza geral “de que a população recifense cresceu de modo extremamente lento durante todo o século dezoito” (MELO, 1978, p.113).

Tabela 1 - Evolução da população da cidade do Recife

Ano	Habitantes
1654	8.000
1710	12.000*
1782	18.000*
1810	26.000
1872	116.700
1920	238.843
1940	348.424
1950	524.682
1960	788.336
1970	1.060.701
1980	1.203.899
2000	1.422.905
2010	1.537.704

Fonte: IBGE, censos demográficos de 1980, 1991, 2000, 2010

- Cowell, apud Melo, 1978.

Dentre as prováveis causas da estagnação demográfica relativa do Recife no século XVIII estão de acordo com Melo (1978), a crise da economia açucareira devido à expansão produtora das colônias européias do Caribe; o ciclo da mineração que provocou o deslocamento econômico para o Brasil do Sudeste e um movimento colonizador apoiado na expansão pecuária.

Ainda neste século, salienta Freitas (2005, p.192) que foi consolidado o núcleo urbano formado pelo Recife e os bairros de Santo Antônio e Boa Vista.

No Recife do século XIX observa-se de acordo com os dados apresentados na Tabela 1, um comportamento diverso do apresentado do século anterior, ou seja, um significativo crescimento da população urbana. Segundo Melo (1978, p.116), no começo desse século:

[...] certos eventos ligados ao processo econômico regional repercutiram favoravelmente sobre o porto, a praça e a vida urbana do Recife. Um deles foi o aumento da produção algodoeira do nordeste e de sua consequente exportação. Um outro, foi a abertura dos portos, com a qual o país começava a romper seus laços de dependência colonial.

Melo (1978, p.59) chama atenção para a ocupação urbana ainda rarefeita já nas últimas décadas do século XIX, segundo esse autor a situação não havia se

alterado “os espaços compactamente urbanos continuaram a ser apenas os do Recife, Santo Antônio e São José. Fora daí, encontramos áreas urbanizadas, menores e esparsas, nos bairros de Boa Vista e Santo Amaro”.

Em 1840 a população do bairro do Recife era de 1.893 habitantes, 70 anos depois, em 1910, esse número passou para 13.204, isso ocorreu principalmente devido a participação do porto na economia da cidade. “No início do século XX, o bairro do Recife concentrava o comércio importador e exportador as finanças nacionais e estrangeiras e os serviços públicos básicos, como o transporte ferroviário e as comunicações” (LUBAMBO, 1991, p.53).

Entretanto em 1913, esse número cai para 5.146 habitantes (tabela 2) e isso é resultado, no início de 1911, da venda dos terrenos do bairro do Recife que haviam sido incluídos na reforma urbana. A grande maioria da população que foi removida era de baixa renda, sendo o espaço apropriado por aqueles que detinham maiores rendimentos.

Tabela 2 - População do bairro do Recife

Ano	Habitantes
1840	1.893
1910	13.204
1913	5.146
1923	3.206
1970	1.670
1980	597
1991	565
2000	925
2010	602

Fontes: LUBAMBO, 1991
IBGE, censos demográficos de 1980, 1991, 2000 e 2010

A concentração espacial do grande capital, comercial e financeiro, marginalizou os pequenos comerciantes que eram também moradores do bairro do Porto (Recife). Estes tiveram que fugir para as áreas adjacentes. E um dos lugares para onde essa população se deslocou foram os bairros de Santo Antônio e São José (figura 5). A tabela 3 mostra o crescimento dos habitantes entre os anos 1910 e

1913 (LUBAMBO, 1991). De acordo com a referida tabela 3 a população do bairro de São José teve nesse período um crescimento de 50,19%.

Figura 5 - Vista do Bairro de São José

Fonte: Árlego, 1987.

Tabela 3 – População do bairro de São José

Ano	Habitantes
1840	21.480
1910	21.576
1913	32.404
1923	31.143
1980	12.053
1991	10.762
2000	8.653
2010	8.688

Fonte: LUBAMBO, 1991

IBGE, censos demográficos de 1980, 1991, 2000 e 2010

De acordo com Lubambo (1991, p.51), o surgimento de indústrias em Pernambuco, promoveu uma diversificação do sistema produtivo e acarretou uma alta concentração populacional no Recife, com uma consequente expansão urbana,

entre a primeira década do século XIX e o início do século XX. Ainda segundo essa autora “a esta época, o Recife já apresentava um mercado de consumo considerável”.

O Recife tem a sua formação vinculada a economia açucareira. Com as mudanças ocorridas na economia mundial no final do século XIX não deixaram de repercutir no Brasil e claro, refletir na economia pernambucana. No início do século o açúcar e o algodão foram os responsáveis por certo equilíbrio das exportações que cresceram e diversificaram-se. Com isso, a cidade cresceu e sua população aumentou.

No entanto, essas culturas foram responsáveis pela saída da capital da posição de mercado internacional, devido a mudanças nas técnicas de industrialização, com o aparecimento de engenhos centrais, estes causando uma separação da produção industrial da agrícola através da adoção de métodos capitalistas de produção, ou seja, baratear os custos e assim, tornar o açúcar competitivo no mercado internacional.

Na verdade no contexto histórico do início do século XX:

O Recife constituía o “lôcus” do capital financeiro e comercial da Região, sobretudo por sua condição portuária e centro exportador e importador. A base da economia urbana local constituía-se, sobretudo, dos lucros advindos pelo comércio, por atividades de intermediação financeira e pela renda gerada pelas primeiras indústrias a se instalarem na área urbana. Essas indústrias guardavam uma estreita vinculação com a produção açucareira (LUBAMBO, 1991, p.51).

No início do século XX a expansão urbana foi acelerada, fazendo surgir novos bairros e novas áreas de ocupação, além do núcleo central. (LUBAMBO, 1991, p.52). Conforme Freitas (2005, p.193), em 1907,

[...] o Recife, não mais se limitava aos núcleos próximos ao porto e aos antigos engenhos. Percebem-se vários eixos de transporte e também de povoação que os unem, seguindo um desenho radiocêntrico, justaposto à bacia hidrográfica. Os rios Beberibe, Capibaribe, Tejiú e Pina foram intercalados por diversas estradas: do Sul, da Vitória, da Caxangá, Manguinho, do Beberibe.

Ao longo dos eixos viários foram se adensando os núcleos residenciais, bem como, muitos subúrbios haviam sido anteriormente antigos engenhos de açúcar (LUBAMBO, 1991, p.54).

O bairro de Santo Antônio, pela sua localização fazia uma conexão imediata entre o bairro do Recife e o restante da cidade, destacando-se no começo do século XX, com uma população de 14.857 habitantes. Entretanto, essa população foi reduzida para 6.299, em 1950, continuado seu decréscimo em 1960 para 4.794 habitantes. Isso mostra que o Recife passou a ter outros contornos, deixando o centro de ser uma importante área residencial para ser tomado pelo comércio e pelos serviços.

O crescimento acelerado existente entre 1940 e 1970, que triplicou a população, foi em grande parte devido à migração campo-cidade. Nessa época ocorreu o crescimento acelerado da cidade, devido a sua ocupação desordenada.

Os dados dos últimos censos revelam uma desaceleração do crescimento da população do Recife. Atualmente é o crescimento vegetativo o principal responsável pelo aumento da população, tendo sido amenizado o grande fluxo migratório ocorrido em décadas passadas.

Freitas (2005, p.193) destaca que o processo de urbanização intensificou-se no século XX também pelas iniciativas de planejamento urbano e que “o aumento da população foi concomitante à conquista do espaço, horizontal e vertical”. Salienta que as densidades populacionais médias do Recife estão nos bairros verticalizados, como Boa Viagem, Espinheiro, Aflitos, Graças e Casa Forte, entre outros. Já as maiores densidades são encontradas em bairros populares horizontalizados como Alto José do Pinho e Morro da Conceição em áreas altas e Brasília Teimosa e Mangureira, bairros localizados em planície.

De modo geral o que se observa é que com o crescimento da cidade, a tendência é a expulsão da população de baixa renda para os subúrbios, ocupando áreas desprovidas de infraestrutura e longe do local de trabalho.

Segundo o Censo Demográfico 2010 (IBGE), a Região Metropolitana do Recife, formada por 14 municípios, possui uma população urbana residente de 3.217.162 habitantes, enquanto a cidade do Recife apresenta 1.537.704 habitantes, que representa 47,79% do total, destacando-se como importante metrópole regional.

A percepção da cidade do Recife, sua história e crescimento são encontrados também nas artes, como no Poema de J. Braudel Pessoa (GOMES, 2007, p.81):

CANTO DE AMOR A CIDADE DO RECIFE (primeira metade do século XX)

J. Braudel Pessoa

Da restinga implantada
 Em linha paralela ao litoral da Ilha,
 O teu nome nasceu tranquilamente.
 (Assim já te chamavas
 Antes que fosses chamado).
 Depois
 Fostes surgindo lentamente,
 Emergindo das águas,
 Como das águas emerge lemanjá...
 E surgiram contigo
 Tuas casas primeiras (teus mocambos),
 Teus primeiros habitantes,
 Mascates, pescadores,
 - Tecelões do labor.
 Eras, então povoação pequenina...
 Tempos depois, cidade,
 Cidade-menina,
 Crescida, acariciada, amorenada
 Pelo sol do equador.
 Ao contemplar antiga tela de Franz Post
 Eu te vejo cidade – antigamente
 Bem diferente
 Da cidade tão grande que hoje és.

(...)

Hoje vestes de outras vestes novas,
De um traje augusto e senhoreal...
És cidade vibrante...

Nesse poema se percebe algumas transformações na cidade do Recife. Os aterros necessários para emergir das águas, de cidade pequena com apenas alguns mocambos para uma cidade grande e vibrante, de povoado a cidade, dos primeiros habitantes (mascates, pescadores, tecelões) para utilização de um traje augusto e senhoreal. As transformações históricas e de evolução populacional percebidas no poema, nos levam a tentar compreender os projetos de intervenção urbana na cidade do Recife.

2.3 Projetos de Intervenção Urbana na Cidade do Recife

O propósito de alcançar um desenvolvimento econômico acelerado levou a sociedade à acumulação de capital e de riquezas materiais que se constituiu na função da economia capitalista, sem muita preocupação quanto à preservação do meio ambiente, mantendo, assim, uma relação inadequada e fria com os vários recursos oferecidos pela natureza, bem como quanto à conservação do seu patrimônio histórico-cultural. Nessa visão, o que importa é o aumento de produção e lucro rápido, ocasionando, assim, a degradação, destruição e aceleração dos problemas urbanos, provocando sérias transformações espaciais que se refletem, sobretudo, na deteriorização das cidades e na qualidade de vida e marginalização das populações excluídas.

A implantação de projetos de intervenção causam diversas transformações no espaço das cidades. Eles precisam ser discutidos como ações de caráter qualitativo e não apenas de acordo com os seus valores monetários. Nesse contexto torna-se importante uma compreensão da totalidade da cidade, para que esses projetos não sejam reduzidos aos interesses políticos e econômicos de uma minoria.

As ações necessitam de enfoque diferenciado conforme o local de desenvolvimento do projeto, de modo que, considerem e respeitem as

características locais, culturais, sociais, ambientais e econômicas. Essas não devem estar apoiadas apenas num discurso pós-moderno, em que se pense apenas na recuperação da paisagem urbana e das belezas cênicas, valorizando a imagem de apenas algumas partes da cidade, sem uma preocupação mais abrangente. Essa preocupação estética é uma estratégia bastante utilizada. Harvey (1994) já dizia que o espetáculo sempre foi uma potente arma política. Era o “pão e circo” como fórmula antiga e consagrada de controle social.

A acumulação do capital necessita de uma concentração social e da centralização do capital. “A centralização do capital conduz a uma dialética da centralização e descentralização espacial” (SMITH, 2007, p.23). Por isso que os atuais projetos de requalificação são realizados nos centros urbanos. Há um interesse do capital por esses espaços, usando o patrimônio e a história para gerar mais lucro.

O crescimento do mercado imobiliário urbano contribui para a expansão econômica das cidades, por meio da criação de empregos, geração de impostos, desenvolvimento do turismo e construção de grandes complexos culturais. Entretanto esta expansão precisaria incluir medidas que garantissem a inclusão social. Para enfrentar os problemas espaciais devem-se estabelecer políticas integradas (econômicas, sociais, institucionais e ambientais) que busquem maior eficiência dos sistemas de gestão urbana nacional, regional e local.

O Recife possui um enorme patrimônio histórico-cultural, devido ao rico acervo que possui, com diversas igrejas, o casario, os fortes, os museus, as ruas seculares, entre outros, são significativos e merecem ser restaurados, requalificados e preservados, apesar dos problemas espaciais existentes nas grandes cidades devido ao processo de urbanização irregular.

A análise do processo de metropolização da cidade destaca tanto a ocupação planejada como a espontânea, de forma articulada e conurbada com municípios vizinhos, como é o caso de Olinda, Jaboatão dos Guararapes e Camaragibe. Essas ligações foram facilitadas pelos eixos viários.

[...] a consequência do espraiamento urbano e a “descoberta” de novos bairros de apazibilidade residencial e facilidades modernas de comércio, redundaram em relativo “esvaziamento” de importância a atratividade dos bairros centrais, a exemplo do que ocorreu em outras metrópoles brasileiras na década de 80. Este quadro de “obsolescência” dos bairros centrais, e a deseconomia urbana advinda dessa perda progressiva de posição, como lugar de comércio e residência, inspirou, também a exemplo do ocorrente no cenário urbano nacional e internacional, a adoção de medidas para “revitalização”. (GOMES, 2007, p.120).

As intervenções ocorreram em toda a cidade do Recife, incluindo sua Região Metropolitana. Salientando as potencialidades existentes ou construindo novas funções de acordo com o interesse do capital. Essas podem ser turísticas, culturais, de lazer, imobiliária ou comercial.

É necessário entender as opções políticas que levaram à adoção dos processos de requalificação urbana e principalmente observar as características conflitivas de seu desenvolvimento econômico e social.

Parte-se do princípio de que a crise espacial, juntamente com o acelerado processo de globalização por que passam as cidades contemporâneas, cujas atividades e funções estão ligadas muito mais ao mercado internacional que à economia nacional/local, sendo decorrência da falência do paradigma científico que se fundamentou em modelos de desenvolvimento socialmente excludente, baseado exclusivamente na produção e consumo.

É extremamente necessário que haja a implantação de projetos e políticas urbanas que visem o desenvolvimento das cidades, principalmente dos centros, para que esta consiga reverter seu processo de degradação, porém tem que haver uma preocupação com a redução das externalidades.

É necessária uma ampla discussão entre o poder público constituído e a sociedade civil, sobre a reutilização de espaços outrora ociosos e/ou subutilizados, já que estes nem sempre são modificados de acordo com os interesses dos sujeitos envolvidos, remetendo-os a uma melhor compreensão sobre o desenvolvimento dos espaços urbanos.

Mais do que apenas descrever os dados e as experiências de intervenção urbana, é importante tratar seus aspectos socioeconômicos e políticos, destacando os agentes e interesses existentes na implantação dos projetos de requalificação.

Nessa perspectiva são analisadas as intervenções urbanas e os projetos de requalificação, tanto nos bairros, como em ações pontuais, bem como os grandes projetos urbanos pensados para a cidade e, assim buscar um maior entendimento sobre o processo de planejamento e gestão espacial, possibilitando uma leitura crítica acerca das questões relacionadas à degradação urbana.

2.3.1 Bairro do Recife

O bairro do Recife é a localidade mais antiga da cidade, foi por ele, na época de sua fundação um istmo, que ocorreu seu crescimento urbano. Atualmente possui 467,81 hectares, e uma população que vem se reduzido paulatinamente ao longo dos anos (Tabela 2). De acordo com o IBGE em 2000, possuía 925 habitantes e em 2010, apenas 602 habitantes, portanto um decréscimo de 34,92% nesse período.

Limita-se a leste com o oceano atlântico, a oeste com os bairros de Santo Antônio e São José, a norte com a cidade de Olinda e a sul com o bairro do Cabanga. Liga-se ao continente pelas pontes: giratória, do Limoeiro, Buarque de Macedo e Maurício de Nassau, como pode ser observado no mapa 5. A ponte do Limoeiro liga este bairro com o de Santo Amaro, a ponte Giratória liga com o bairro de São José, e as pontes Buarque de Macedo e Maurício de Nassau com o bairro de Santo Antônio.

Pode ser considerado o *Central Business District* da área central da cidade, destacando-se atividades tradicionais vinculadas ao porto e ao comércio atacadista, às grandes corporações (bancos, grandes empresas, shopping, livraria e restaurantes para público com maior poder aquisitivo), órgãos públicos (Prefeitura Municipal do Recife, Tribunal Regional do Trabalho, Tribunal de Justiça, Polícia Federal e Receita Federal), além do alto número de atividades de apoio, como bares, salões de beleza e serviços em geral, bem como de centros culturais.

Nesse tópico vão ser mencionadas algumas das principais diretrizes, estratégias e problemas dos planos de requalificação existentes, em especial o bairro do Recife. Estes passaram a ter um papel de destaque na política urbana local a partir da década de 1980. A Prefeitura da cidade do Recife (PCR) vem promovendo uma série de intervenções em diversos setores da área central, no sentido de revitalizar os espaços, tornando-os atrativos para antigos e novos frequentadores, além dos turistas.

Mapa 5 - Bairro do Recife

Fonte: CONDEPE/FIDEM, 2012 (modificado por Ana Regina Marinho)

A intervenção holandesa veio a ser a primeira grande transformação urbanística e cultural ocorrida no centro do Recife, como já foi discutido. Nas duas primeiras décadas do século XX, ocorreu a segunda grande intervenção urbanística do bairro do Recife. Em decorrência do projeto de expansão do porto, as ruas tortuosas e estreitas deram lugar a avenidas que suportariam um grande tráfego, seguindo o modelo parisiense de Haussman. Indenizações foram pagas aos proprietários e as demolições tiveram início. Como nessa época tradição e modernidade se opunham, não foram poupados os casarios coloniais e as edificações antigas, como os Arcos da Conceição e de Santo Antônio (figura 6) e a Igreja do Corpo Santo (figura 7).

Figura 6 - Arco de Santo Antônio demolido em 1917.

Fonte: SETTE, 1978, entre as páginas 60 e 61

Figura 7 - Pátio de Corpo Santo

Fonte: SETTE, 1978, entre as páginas 56 e 57

Segundo Lubambo (1991), a implantação dessa Reforma seguiu a tendência do momento histórico, que visava a modernização nacional somados a discursos renovadores e saneadores. O Estado era quem viabilizava as ações. Várias desapropriações e demolições foram realizadas e novas e modernas construções erguidas. Essa reforma gerou uma valorização dos terrenos em mais de 400% no preço do m².

Devido a esse aumento no preço da terra, a população com alto poder aquisitivo voltou a se apropriar do espaço. Os edifícios desapropriados e demolidos geralmente eram os mocambos com população pobre que foi jogada para outras áreas da cidade e para onde o problema relacionado a miséria e ausência de serviços básicos, também foi transferido.

As Avenidas Marquês de Olinda e Central (atual Rio Branco) foram ocupadas por companhias comerciais, financeiras e seguradoras. Os usos permaneceram os mesmos, a apropriação é que foi diferente. Nesse caso, conclui-se que os gastos com a reocupação da área foram públicos, mas os benefícios foram privados.

A destruição do patrimônio histórico provocou o esvaziamento do bairro do Recife entre os anos de 1930 e 1970. Entre 1940 e 1950, o bairro se tornou

extremamente boêmio, com uma vida noturna bastante movimentada, o que resultou no surgimento de vários prostíbulos, boates, cabarés. Nessa época o bairro de Santo Antônio foi transformado num centro simbólico e econômico da cidade.

Permaneceu quase sem mudanças urbanísticas até os anos 1960 quando foi transformado em ilha com a abertura de um canal de ligação da foz dos rios Capibaribe e Beberibe com o Atlântico. Foi nesse período que ocorreu o aterramento do Cais do Apolo, onde foram construídos vários edifícios públicos, como a Prefeitura da Cidade do Recife e o Banco do Brasil, causando alteração segundo Gomes (1995, p.91) numa parte que se “preservara até mesmo em sua reforma no início do século XX”.

Devido a Lei municipal de proteção dos sítios históricos (Lei nº 13.957 de 26/12/79), o espaço onde se encontra o bairro do Recife vai ser considerado área de preservação diminuindo dessa forma a oferta de imóveis no mercado imobiliário. Os proprietários passaram a alugá-los para serem usados como armazéns de estocagem e empresas de transporte de carga passaram a usar as vias públicas como estacionamento e para carga e descarga.

Nos anos 1980, viam-se trabalhadores nas fábricas e filas nas portas dos sindicatos para a chamada ao trabalho. A Praça do Arsenal da Marinha, antes conhecida como Praça dos lisos, pois era o local onde os trabalhadores do porto esperavam a chamada ao trabalho, também era frequentada pelos portuários aposentados. Na Rua do Bom Jesus encontravam-se bêbados, mulheres e comerciantes com suas barracas. À noite viam-se luzes coloridas nas pensões. As ruas “refletiam o desgaste dos equipamentos e da infra-estrutura urbana. Não havia mais escola, não tinha posto de saúde, a segurança era precária” (LEITE, 2007, p.183). No final da década o Bairro do Recife era o menos populoso e o mais pobre dos bairros que compõem o centro.

Entre os anos de 1985 e 1988 houve algumas ações para preservar fisicamente e revitalizar economicamente o bairro do Recife. Jarbas Vasconcelos assumiu a prefeitura em 1986 e sendo do governo populista, queria organizar o centro, principalmente os ambulantes. O Bairro do Recife teve um tratamento

especial, foi criado o Escritório de Reabilitação do Bairro do Recife, o qual promoveu estratégias para a área, estas, influenciadas por experiências italianas de governos comunistas.

Devido ao discurso existente na época, foram lançados dois planos, o Plano de Reabilitação do Bairro do Recife, de 1987 que propunha devolver o bairro para a população local e o Plano de Revitalização do Bairro do Recife, de 1992, que visava dar nova vida ao local, reformando os imóveis e transformando os usos.

As primeiras propostas de requalificação para a área central do Recife tiveram origem nos Programas de Conservação de Sítios Históricos, elaborados na década de 1970 pelo então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN)⁶ em conjunto com a Fundação Pró-Memória. Houve a criação de um aparato institucional, legal e instrumental para conservar as áreas históricas do centro urbano, portanto houve uma diminuição na taxa de investimento em novas construções e reformas e adaptações das antigas. (CAMPOS, 1999).

O plano de requalificação elaborado na gestão de Jarbas Vasconcelos (1986-1988) não enfocava a expansão urbana como tema central, por causa da crise econômica eram empreendimentos mais modestos, havia o controle do crescimento e valorização de áreas particulares.

⁶ “Em 1934, o escritor Mário de Andrade, a pedido do Ministro de Educação e Saúde, Gustavo Capanema elabora um anteprojeto de proteção do patrimônio artístico nacional, propondo a criação do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN). Esta proposta é reformulada por Rodrigo Melo Franco de Andrade, sendo aprovada pelas instituições competentes a criação do SPHAN, em 1936. Neste mesmo ano esse serviço inicia a sua atuação que é consolidada com o estabelecimento do instituto do tombamento, Decreto-Lei nº25 de 10/11/1937, e do instrumento urbanístico do cone visibilidade, normatizando os procedimentos de tutela no Brasil, em 1937. O grupo de intelectuais que compõe o SPHAN (atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN) é o mesmo que participa da implantação da arquitetura e do urbanismo modernista, no Brasil, tais como: Carlos Drummond de Andrade, Afonso A. de Melo Franco, Prudente de Moraes Neto, Rodrigo Melo Franco e Lúcio Costa. Desta forma os conservacionistas eram também modernistas no Brasil, não havendo disputas ou separação entre estas duas práticas urbanísticas e arquitetônicas”. (PONTUAL; PICCOLO, 2008).

As diretrizes de ação desse plano foram propostas ainda em 1986 em um documento “Uma estratégia para revitalizar o Recife”. Alguns dos objetivos apresentados nesse documento eram os seguintes:

- a) **Revitalização enquanto mediação de conflitos de agentes sociais.** Havia claro apoio político às causas populares de baixa renda, em particular àquelas vinculadas às favelas, ao comércio informal de camelôs e ambulantes. (...).
- b) **Valorização de espaços públicos enquanto locais de encontro e de convivência.** (...) Uma grande importância foi dada aos investimentos em tratamentos de fachadas, reabilitação do Casario e de monumentos (...) O plano, naquele momento, já preconizava a seleção de algumas áreas pontuais e potenciais que mais tarde seriam transformadas como ícones da revitalização da cidade.
- c) **Reabilitação do conjunto arquitetônico e Monumentos.** Em alguns edifícios, como por exemplo, o *Chantecler*, localizado na Av. Marquês de Olinda, foi iniciado o processo de desocupação e restauração física dos edifícios, o qual na maioria das vezes não foi levada adiante devido aos altos custos. No plano de Reabilitação do Bairro do Recife (1987), realizado por uma equipe multidisciplinar, foram previstos equipamentos coletivos, como postos e creches aproveitando os sobrados antigos e com participação dos particulares interessados e do município. Foram feitas algumas consultas à população fixa (moradora) e flutuante. (CAMPOS, 1999, p.134-136).

Após décadas de abandono o bairro do Recife voltou a ser interesse do poder público. Antigas áreas ociosas e abandonadas foram objeto de projetos para a requalificação. “A revitalização e preservação da centralidade teriam passagem obrigatória pela manutenção da superposição funcional e integrada dos usos (em especial a habitação), no entanto, essa integração referia-se à ocupação de outros bairros”. (CAMPOS, 1999, p.135).

Segundo Montenegro; Sales; Coimbra (1989), os objetivos do Plano de Reabilitação do Bairro do Recife eram: a participação da população moradora, a integração Porto/Cidade, o resgate da vitalidade do bairro, o aproveitamento das estruturas funcionais e físicas existentes, a proteção do patrimônio histórico e a participação popular nas ações de reabilitação.

A partir de 1987, foi montada uma equipe interdisciplinar que se reuniu com moradores, trabalhadores, empresários e comerciantes para discutir uma proposta para o bairro. Entre as ações discutidas estavam a retirada das barracas de comida que ficavam nas ruas substituindo-as por um restaurante popular, de forma que quem tivesse barracas iria trabalhar no restaurante e os clientes continuariam a ter acesso à comida barata; a construção de apartamentos em prédios antigos para a população favelada, de modo que seus moradores não precisassem se afastar do

local de trabalho; a transformação do Chanteclair em uma escola que ofereceria cursos profissionalizantes para essa população, de maneira que no ato da reforma os alunos já estivessem adquirindo uma experiência profissional; a restauração de algumas pensões, como o conhecido Convento, para que os velhos que nela habitavam pudessem viver de maneira mais digna; a restauração de calçadas e fachadas; a construção de uma estação de passageiros no Porto; a reativação da linha de bonde – essas três últimas visando estimular o turismo; e a instalação do projeto Memória em Movimento, para o registro da história e memória do Bairro e da população através de entrevistas com os moradores. (MONTENEGRO; SALES; COIMBRA, 1989).

A única ação realizada foi o registro oral dos moradores, pois com o fim da gestão de Jarbas Vasconcelos os projetos de requalificação do centro foram abandonados. Segundo Zancheti (1995) não deu certo pelo projeto estar voltado para apenas os desfavorecidos, não atraindo assim o grande capital. Para Leite (2001) o plano só citava as ações não mostrava a metodologia de implantação.

A falta de continuidade dos projetos colocou as coisas a perder, pois para dar certo é necessária uma negociação permanente. A proposta de escutar os moradores trazê-los como agente participante era extremamente válido, pois a população precisa se sentir parte da cidade.

Em 1988, Joaquim Francisco assumiu a PCR, só que devido a sua ida ao Governo do Estado quem terminou foi seu vice, Gilberto Marques Paulo. No governo do Estado, Joaquim Francisco quis ampliar o turismo no bairro do Recife através de novos projetos de requalificação. Esse bairro foi escolhido, pois já existia uma infraestrutura instalada. Por causa disso, durante a gestão de Gilberto Marques Paulo foi elaborado o Plano de Revitalização do Bairro do Recife (PBR).

O plano ficou pronto em 1992, e as obras se iniciaram em 1993, época em que a administração do plano passa para a PCR, com a segunda gestão de Jarbas Vasconcelos (1993-1996), porém desta vez ele se alia à elite e a grupos políticos direitistas. Nessa gestão, de acordo com Gomes (1995), o prefeito não concluiu obras que tinha iniciado na sua gestão passada e partiu para novas ações no bairro.

Obras emergenciais foram feitas e parcerias com investidores privados foram articuladas.

A prefeitura adquiriu e reformou os primeiros imóveis para atrair os investidores privados. Esses primeiros localizados na Rua do Bom Jesus (ver figura 8) e neles foi restaurado o casario, implantados bares e escritórios, recuperadas ruas e promovido eventos.

Figura 8 - Pátio de Corpo Santo

Fonte: SETTE, 1978, entre as páginas 60 e 61

Nessa segunda gestão de Jarbas Vasconcelos, houve a retomada de alguns projetos, como a da requalificação da área central. No entanto, na época a prefeitura foi mais efetiva nos investimentos e gerenciamento das ações, utilizando parcerias com o capital privado e com empresários locais. Houve também uma maior ênfase ao turismo e lazer em detrimento do interesse pelos problemas sociais da população de baixa renda.

Os principais objetivos do Plano de Revitalização do Bairro do Recife são os seguintes: conservar o **patrimônio histórico e cultural** do bairro mais antigo da cidade, resgatando a sua característica de espaço em constante transformação que mantém os registros de todas as suas épocas históricas; transformar a economia do Bairro do Recife no sentido de torná-la um centro regional, isto é, um polo de concentração de **comércio varejista, de serviços modernos, de cultura e lazer**; tornar o Bairro do Recife um espaço de lazer e diversão para toda a população da cidade, para as áreas públicas do bairro, criando um **espetáculo urbano**; além disso, tornar o Bairro do Recife um centro de atração turística nacional e internacional. (CAMPOS, 1999, p.137).

O Plano de Revitalização do Bairro do Recife foi feito para durar vários governos, visando o desenvolvimento econômico e não apenas uma intervenção momentânea. Esse plano dividiu o bairro do Recife em setores:

1. Setor de Intervenção Controlada: preservar, conservar e valorizar os imóveis e estruturas urbanas localizadas na área onde ocorreu a reforma do início do século XX e no domínio do Porto.
2. Setor de Renovação Urbana: norte da ilha, onde está a fábrica Pilar e o Moinho Recife, a Comunidade Nossa Senhora do Pilar, a Igreja do Pilar, além de alguns armazéns, galpões e espaços ociosos.
3. Setor de Consolidação: área resultante de aterros na década de 1960, onde atualmente estão localizadas instituições públicas, atual Cais do Apolo, ver foto 7.
4. Polos de Interesse: áreas prioritárias em cada setor.

Foto 7 - Cais do Apolo, área de aterro com a presença de prédios públicos

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 08/01/2008

O setor de Intervenção Controlada corresponde à área de influência francesa da reforma realizada pelo engenheiro Saturnino de Brito⁷, que teve início em 1909, (no Governo de Herculano Bandeira, 1908-1911). Essa intervenção tem o objetivo de promover a valorização do bairro a partir da conservação do acervo arquitetônico existente, neles estão inseridos os polos Bom Jesus e Alfândega. No Setor da Renovação Urbana, estão as quadras ao norte da ilha do Recife e a Favela do Rato, na área do Polo Pilar, tem como objetivo a promoção de empreendimentos públicos e privados de renovação de infra-estrutura e do patrimônio imobiliário. Já o setor de Consolidação Urbana, corresponde a área voltada ao Capibaribe, com o objetivo de

⁷ O Engenheiro Saturnino de Brito foi contratado em junho de 1909, no governo de Herculano Bandeira para resolver a questão do saneamento. Atravessou três governos estaduais, sem ter havido descontinuidade das ações, revelando o prestígio e a consistência de sua obra. Ele tinha a visão que os projetos de intervenção deveriam ser higienistas, com o cumprimento das exigências sanitárias. (COSTA, André Monteiro; PONTES, Carlos Antônio Alves. A saúde como determinante das ações de saneamento: a intervenção sanitária de Saturnino de Brito em Recife. In: Anais do XXVII Congresso Interamericano de Engenharia Sanitária e Ambiental. WWW.bvsde.paho.org/bvsaidis/saneab/xi-017.pdf. acessado em 01/03/2012).

promover ações de parceria para recuperação e dinamização de áreas de convívio destinadas ao lazer público, consolidando o padrão urbanístico existente. (CAMPOS, 1999).

Os instrumentos mais utilizados para promoção de desenvolvimento do plano têm sido os seguintes: concessão de vantagens fiscais; financiamento externo – recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID); adoção de modalidades de parceria (iniciativa privada e órgãos públicos); criação de instâncias de participação popular (Fórum de Revitalização); além de recursos midiáticos de promoção da área e da imagem turística da cidade. (CAMPOS, 1999, p.138).

Foram desenvolvidas várias ações do plano nesse período, que só foram possíveis a partir da implantação dos polos da Alfândega, do Bom Jesus e do Pilar, entre essas destacam-se: projeto cores da cidade, onde houve a pintura das fachadas da Rua do Bom Jesus; criação da Zona Especial de Interesse Turístico (ZET), com incentivos fiscais de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e Imposto Sobre Serviços (ISS) às restaurações físicas de imóveis; desapropriações de cinco imóveis; urbanização da rua do Bom Jesus; projeto Recife real; projeto luz no Recife Antigo, substituição da fiação aparente por rede subterrânea. (CAMPOS, 1999).

Em 1998, foi previsto cerca de R\$ 22 milhões em investimentos pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pelo Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), a serem investidos em obras como: implantação de um shopping Center no Polo Alfândega, criação de um polo de software e produtos de informática e a restauração da antiga sinagoga. Obras essas que realmente foram implantadas.

Nessa época também foi sentida a presença da mídia e as políticas de *city marketing*, onde o bairro foi tratado como um novo polo de entretenimento.

A marca da gestão de Roberto Magalhães (do extinto, Partido da Frente Liberal – PFL), como prefeito entre 1997-2001 foi a modificação da Praça Rio Branco (Marco Zero), que foi transformada propositalmente num palco de grandes eventos (foto 8). Essa obra foi bastante simbólica, pois foi a última obra do prefeito, porém quem inaugurou na prática, com uma grande manifestação foi João Paulo, do Partido dos Trabalhadores (PT) após a sua vitória em cima do antecessor que

concorria a reeleição. Na época foi uma intervenção extremamente polêmica porque destruiu a praça, retirou vegetação, retirou toda uma vivência e colocou um pátio de concreto para eventos. Também teve grande resistência, porém nos dias de hoje a população se acomodou e se acostumou ao lugar para realização de eventos noturnos. Ainda no governo de Roberto Magalhães houve a criação do Parque das Esculturas (foto 9) e sua torre de cristal fálca, localizado no arrecife em frente ao Marco Zero (foto 10).

Foto 8 - Praça do Marco Zero

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012

Foto 9 - Parque das Esculturas

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012

Foto 10 - Praça do Marco Zero, com o Parque das Esculturas ao fundo

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 08/01/2008

Nesse mesmo período, o antigo terminal marítimo de passageiros (foto 11) também foi reformado e reinaugurado, porém, nunca foi utilizado para receber os turistas vindos dos navios, pois a profundidade da Bacia do Pina no local é muito baixa.

Foto 11 - Terminal Marítimo de Passageiros, localizado na Praça do Marco Zero

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012

De acordo com dados de Zancheti (1998), entre 1993 e 1996, os gastos da prefeitura foram distribuídos da seguinte forma: desapropriações de imóveis, 8,04%; elaboração de projetos, 20,06%; obras, 71,9%. Nesse caso, também houve investimentos privados, diferentemente da reforma realizada no início do século XX, onde o Estado era o único financiador. Na Rua do Bom Jesus, para exemplificar, para cada R\$1,00 investido pelo setor público, o setor privado investiu R\$1,07, em sua maioria para fins comerciais.

Nos anos de 2000, o bairro do Recife continuou passando por diversas transformações, principalmente com a chegada de novos investimentos privados com ajuda do poder público. Esse bairro passou a ser conhecido como polo tecnológico do Estado, com a criação do Porto Digital e de várias outras empresas que vieram juntos com ele.

Segundo entrevistas (roteiro modelo 1 no apêndice) realizadas com empresários do Bairro do Recife nos últimos cinco anos foram notadas várias transformações, principalmente na infraestrutura, na requalificação dos prédios, no aumento das empresas, como dito por Cecília Rocha (2012), gerente comercial da Pluri Educacional⁸: “empresas que, como a minha que já estava instalada nesse bairro, mas procurou um lugar maior aqui dentro mesmo, pois aqui nós temos localização, infraestrutura que melhorou muito, como bancos, transporte, tem tudo perto, acessibilidade para entrega e transporte de material”.

Outra característica observada por essa mesma profissional é que eles apesar de ser uma empresa de médio porte contribuem para a requalificação do bairro:

O galpão em que a minha empresa se localiza é alugado, saímos procurando saber quem era o dono daquele galpão, pois eles não colocam placas de aluga-se, descobrimos que o dono era do grupo João Santos, entramos em contato com o grupo e alugamos o galpão. Ele estava há muito tempo abandonado e foi completamente revitalizado.

⁸ Cecília Rocha – Gerente Comercial da Pluri Educacional. Entrevista concedida no dia 13/06/2012.

Essa característica também aparece na fala de Bruno Cavalcanti (2012), gerente de desenvolvimento de projeto do Porto Digital⁹:

[...] a gente comprou mais dois prédios na Rua do Apolo, que estão acabados e as obras vão começar agora, com recursos do Ministério da Ciência e Tecnologia, um que a gente chama de tripa e o outro de convento, o ultimo prostíbulo do recife, e vamos preparar para novas empresas. Ainda tem mais dez prédios que estão em situação ilegal, pessoas que se apropriam ilegalmente e que são da prefeitura, a intenção é que a prefeitura tire essas pessoas para entregarem para as empresas. São prédios abandonados, sem condições de moradia.

Todos os entrevistados mencionaram que os preços subiram bastante nos últimos cinco anos, em tudo, aluguéis e serviços. Chegou-se a uma média de 30% de aumento em aluguel, segundo Cecília Rocha¹⁰. Para Bruno Cavalcanti “já tem um movimento de subida de preço em Santo Amaro, depois que as empresas do Porto Digital começaram a ocupar o local”. Maiores informações sobre isso, no tópico 2.2.6, intitulado Porto Digital.

Corroborando essas afirmações, observam-se hoje, que alguns espaços do centro antigo da cidade do Recife encontram-se desfigurados, com alguns imóveis em ruínas ou abandonados, com alta taxa de vacância, problemas sociais, de higiene urbana e de trânsito (estacionamento). Apesar disso, pela tradição e beleza arquitetônica que possui além de sua multifuncionalidade de usos, esse bairro ainda é bastante frequentado.

Todas as pessoas entrevistadas falaram que a vocação do bairro do Recife é de serviços. Só conhecem a comunidade do Pilar, como área residencial, apenas houve a menção a duas residências localizadas na Rua do Apolo, que pertencem alguns moradores de classe social mais elevada.

Dessa forma pelas entrevistas realizadas, visitas *in loco* e análise de caso, conclui-se que no Bairro do Recife não está havendo o processo de gentrificação. Há um número considerável de moradores, sendo que quase todos estão localizados na comunidade do Pilar (como veremos em mais detalhes no capítulo 3).

⁹ Bruno Cavalcanti – Gerente de Execução e Monitoramento de Projetos do Porto Digital. Entrevista concedida em 15/06/2012.

¹⁰ Cecília Rocha – Gerente Comercial da Pluri Educacional. Entrevista concedida no dia 13/06/2012.

2.3.2 Bairro da Boa Vista

Situado na área central da cidade do Recife, o bairro da Boa Vista é um dos mais antigos e tradicionais. Possui uma extensão territorial de 181,4 hectares e abriga vários monumentos da cidade. É um importante centro comercial e financeiro, além de grande concentração de escolas, faculdades, residências, hospitais, clínicas e espaços de lazer, diversificando o cotidiano desse espaço. Como afirma Carneiro (2011), “O cotidiano da Boa Vista é melhor caracterizado pela diversidade e multiculturalidade relacionada ao contingente de pessoas com dinâmicas, formas e ritmos variados, que deslocam-se pelas estreitas ruas e pela larga avenida do bairro”.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2000, sua população era de 14.033 habitantes e em 2010 de 14.778 habitantes, com um aumento populacional de 5,31%. Sua delimitação atual pode ser verificada no mapa 6.

Esse bairro teve origem no Pátio da Boa Vista (atual Convento do Carmo), que foi construído por Maurício de Nassau, em 1643, para o seu repouso e lazer, às margens do rio Capibaribe na ilha de Antônio Vaz (atual bairro de Santo Antônio). A construção da ponte favoreceu o surgimento de uma povoação e das tradicionais ruas Velha, da Matriz e da Glória. Na Rua da Glória se encontra o primeiro Cemitério Judeu das Américas, criado durante o período de ocupação holandesa. Na figura 9 é possível observar o palácio da Boa Vista e a ponte da Boa Vista (hoje chamada de 06 de março, porém conhecida como Ponte Velha), que ligava a Cidade Maurícia ao continente.

Mapa 6 - Bairro da Boa Vista

Fonte: FIDEM, 2006. (Modificado por Ana Regina Marinho).

Figura 9 - Palácio da Boa Vista

Fonte: SETTE, 1978, entre as páginas 32 e 33

Com a construção da Ponte e a implantação do aterro da Boa Vista, na margem esquerda do Capibaribe, surge a Rua do Aterro, hoje chamada de Rua da Imperatriz, bem como as Ruas da Aurora e Formosa, esta atual Conde da Boa Vista e, na parte mais firme, a vila da Boa Vista.

Da Boa Vista, para onde se saía de Santo Antônio por uma extensa e larga ponte desse nome, na qual há grande movimento de cavalos e mantimentos, diz: "Há pouco tempo Boa Vista era arrabalde, hoje é bairro". Gaba os sítios e vivendas onde há melões e melancias. Ali os bispos têm um sítio de recreio na Soledade. Há ruas compridas e amplas, nobres propriedades e asseados templos onde existiram casas de campo ou retiros. (SETTE, 1978, p.34).

Mangues passaram a ser aterrados, fazendo surgir a Rua da Aurora, o Ginásio Pernambucano e a Assembléia Legislativa. Devido a várias perseguições, por causa do anti-semitismo, antes da II Guerra Mundial, muitas famílias judias de origem européia migraram para Pernambuco e, de início, vieram morar e trabalhar no bairro da Boa Vista, sobretudo ao longo dos séculos XIX e XX. “A Praça Maciel Pinheiro tornou-se o reduto da colônia judaica e o principal fórum de encontros e debates por parte dos imigrantes”. (VAINSENER, 2012).

Na figura 10, é possível observar a Rua da Imperatriz, antigo Aterro da Boa Vista, logo após a Igreja e a Praça Maciel Pinheiro.

Figura 10 - Rua da Imperatriz e Praça Maciel Pinheiro

Fonte: SETTE, 1978, entre as páginas 274 e 275

A Praça Maciel Pinheiro é o ponto de encontro de várias ruas importantes, como a Rua da Imperatriz, onde se concentram lojas comerciais e a Igreja Matriz da Boa Vista, a Rua do Aragão, tradicional no comércio de móveis, a Rua Manoel Borba onde se encontram muitas óticas e o Hotel Central, o primeiro prédio alto da cidade. Outra rua é a do Hospício, que possui imóveis históricos importantes como o Teatro do Parque e o Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco.

Por último tem a Rua da Conceição, onde se encontram as casas de leilões e a Igreja Rosário da Boa Vista, e as Ruas da Matriz e da Alegria.

Nesse bairro também se localiza o Pátio de Santa Cruz e a Igreja de Santa Cruz. Do Pátio, passa a Rua Gervásio Pires, onde está o Mercado da Boa Vista, seguindo ao sul da rua chega-se ao bairro dos Coelhos e no sentido inverso na Avenida Mário Melo, no bairro de Santo Amaro.

Na Rua Dom Bosco, foi construído o Cinema Boa Vista, que, como quase todos os cinemas existentes nas ruas do centro do Recife, este também foi desativado e transformado em loja comercial. Na Rua das Fronteiras, está situada a Igreja das Fronteiras, que serviu de residência a Dom Hélder Câmara (1909-1999), que foi arcebispo do Recife e de Olinda. Essas foram algumas características da formação do bairro da Boa Vista.

As cidades sofrem constantes transformações estruturais na produção do espaço urbano. Essas modificações deixaram marcas que simbolizam a sua história. O bairro da Boa Vista possui características de permanência do antigo, contrastando com o novo, o moderno. Os seus grandes prédios, incentivando a verticalização na cidade do Recife, suas ruas e avenidas, tudo isso foi marco do urbanismo moderno. Ao mesmo tempo, possui um enorme patrimônio histórico e arquitetônico em suas ruelas.

Uma parte desse Bairro está definida na Lei nº 16.176/96 (Lei de Uso e Ocupação do Solo do Recife) como Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural – ZEPH, devido a sua grande importância histórica. Por causa disso vem sofrendo transformações do ponto de vista da valorização, por parte do poder público e privado, porém essas modificações até o final do século XX ocorriam de forma bastante lenta e fragmentada.

Em 1998, foi inaugurado nesse bairro, mas precisamente entre a Avenida Conde da Boa Vista e a Rua do Giriquiti o shopping Boa Vista (foto 12), recentemente ampliado (2012) no trecho entre a Rua Gervásio Pires e a Rua Corredor do Bispo, que estão ligados por uma passarela Assim, como os outros

centros de compras da cidade ele veio a modificar bastante o comércio, com a inserção de novos serviços no entorno de sua área e a vinda de um público com novas características de consumo ao centro da cidade.

Foto 12 - Shopping Boa Vista

Fonte: Ana Regina Marinha. Em 04/08/2012.

O centro sempre teve uma vocação de comércio de rua popular, e os bairros de São José e da Boa Vista são os principais representantes nesse setor. O shopping atraiu um grande público no início da sua implantação, e sempre é dito que ele contribuiu para a revitalização e o crescimento do comércio no centro, porém no início houve uma diminuição do movimento das lojas de comércio popular das ruas, porém isso durou pouco tempo.

Logo o público percebeu que naquele local não iriam encontrar produtos populares e assim passou a utilizar o espaço do shopping, como centro de encontro e lazer. A maioria do público passou a ser de pessoas que antes não frequentavam o centro para compras, ou iam apenas em datas especiais. Isso ocorreu por esse empreendimento estar localizado num dos maiores corredores de circulação da cidade.

Para o Prof. Dr. Ruskin Freitas da UFPE/MDU-FIDEM (2012)¹¹:

[...] o shopping boa vista valorizou muito o Bairro da Boa Vista, mas atraiu o comercio informal, e com a falta de controle urbano causa muitos problemas no seu entorno. Junto com o shopping, espontaneamente surge uma área de lazer, e espero que não haja intervenções de controle para prejudicar aquela área, tanto do lado norte do entorno da Praça Bispo Cardoso Aires, como do lado sul, na (Rua) Giriquiti, então são duas áreas de lazer espontâneas que surgem ao redor. Também muitas lojas vêm se firmar na (Avenida) Conde da boa vista, como Esplanada, Leader, Marisa, Riachuelo, C&A, Atacadão dos presentes, todas essas grandes lojas se consolidam por causa do shopping Boa Vista e outras várias pequenas lojas vão se consolidando.

Com o shopping veio modificações na Avenida Conde da Boa Vista, antiga e que teve que passar por várias reformas. Ela liga a zona oeste do Recife com o centro, além de possuir ligações com todas as áreas da cidade e com a sua Região Metropolitana.

Passarela multicolor, digna do espetáculo diário do ir e vir de pessoas, essa extensa avenida representa o coração do centro. Sentimo-la pulsar efervescentemente através da intensa movimentação do comércio e do intenso fluxo de carros e de pessoas que num vaivém desfilam euforicamente sobre suas convidativas passarelas. (CARNEIRO, 2011).

As intervenções sofridas por esse bairro são constantes, principalmente na Avenida Conde da Boa Vista, porém, foi uma obra contraditória e que até hoje causa conflitos de interesse, por um lado a população que anda de ônibus e a pé, os ciclistas, os donos de empresas de ônibus, os taxistas e a população civil que anda de carro. Para esta última, o projeto foi pior, pois quase não há espaço para esse tipo de transporte. Para quem utiliza o transporte público ficou melhor por causa do corredor exclusivo de ônibus.

Segundo o Prof. Dr. Ruskin Freitas (2012)¹², o Bairro da Boa Vista é o que mais recentemente sofre transformações:

Acho que é o que mais sofre intervenções e que mais se modifica em pouco tempo. A gente tem recentemente a (Avenida) Conde da Boa Vista que teve uma grande resistência da população e que os candidatos a prefeito já estão falando em modificá-la, e é um projeto (a modificação) que quando foi feito no ano seguinte já estava com cara de velho e com muitas falhas de drenagem, de uso das calçadas, sem ciclovias, sem velocidade para os carros. A concepção está indo na direção certa de privilegiar o transporte público, mas ele não dá condições para ciclistas, para a população andar

¹¹ Ruskin Freitas – Diretor de Estudos Regionais e Urbanos do CONDEPE/FIDEM e Professor Doutor da UFPE/MDU. Entrevista concedida em 17/07/2012.

¹² Ruskin Freitas – Diretor de Estudos Regionais e Urbanos do CONDEPE/FIDEM e Professor Doutor da UFPE/MDU. Em 17/07/2012.

nas calçadas e isso atrelado a falta de controle urbano que deixa o camelo na rua, deixa a rua sem mobiliário, sem o numero suficiente de lixeira, de bancos, (o poder público) não dá condições para a população se apropriar das calçadas, então é gerado um grande conflito.

Nas fotos 13 e 14, é possível perceber a circulação de veículos na Avenida e sua ligação com os eixos da cidade, na foto 13 direção subúrbio-centro e na foto 14 direção centro-subúrbio. Nessa localidade também ocorrem várias manifestações populares, como por exemplo, de sem terra, sem teto, políticas, estudantis. Porém, esse assunto vai ser tratado no capítulo 3.

Foto 13 - Avenida Conde da Boa Vista direção centro

Foto 14 - Avenida Conde da Boa Vista direção oeste

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 04/08/2012

O Bairro da Boa Vista, devido às características mencionadas, como a conservação do patrimônio histórico-cultural, a presença de áreas de lazer, de um grande shopping e de diversos órgãos públicos presentes vem se valorizando no aspecto imobiliário. Segundo Prof. Dr. Ruskin Freitas (2012)¹³:

[...] a Boa Vista tem crescido e com isso a valorização imobiliária também tem crescido. Eu como morador tenho percebido o aumento de valor dos

¹³ Ruskin Freitas – Diretor de Estudos Regionais e Urbanos do CONDEPE/FIDEM e Professor Doutor da UFPE/MDU. Em 17/07/2012.

apartamentos e lojas nesse bairro e é um lugar que não pára, ele não adormece. Possui muitos moradores e é utilizado em qualquer parte do dia.

Esse bairro por estar inserido no centro da cidade do Recife vem atraindo muito moradores de classe média a residirem em seu território, atraídos pela localização, acesso aos outros locais da cidade, requalificação dos seus espaços, construção de novas moradias e acesso a equipamentos de lazer. A iniciativa privada viu um novo mercado e um público com crescente interesse nessa área e adquiriu terrenos a preços baixos para a construção de prédios a um valor muito alto.

Portanto, se faz necessário um conjunto de diretrizes e ações estruturadoras, que busquem a requalificação de todo o conjunto arquitetônico e urbanístico mais antigo do bairro, valorizando o seu patrimônio histórico-cultural e a diversidade de usos, bem como incentivar o seu uso habitacional.

Uma intervenção urbana que tem ligação direta com o bairro da Boa Vista é o polo médico do Recife, pois devido a proximidade física, os limites estão ligados, como pode ser observado no mapa 7, houveram modificações que atingiram o sistema viário e imobiliário do bairro, mostrando que as transformações do espaço são produto e condição das intervenções urbanas.

2.3.3 Polo Médico do Recife

A cidade do Recife possui vários polos de desenvolvimento, um deles que vai ser analisado neste tópico é o polo médico, tendo sua expansão ao longo da década de 1990:

[...] é considerado um dos mais importantes do Norte/Nordeste e do Brasil. Formado por 417 hospitais e clínicas, esse polo médico oferece um total de 8,2 mil leitos e, segundo o Sindicato dos Hospitais de Pernambuco, registrou em 2000 um faturamento de R\$ 220 milhões, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). (PIMENTEL NETO, 2006, p.25).

O Recife possui uma boa infraestrutura e profissionais qualificados na área médica, que contribuem para o crescimento desse setor. Existem mais dois motivos que faz com que esse campo se destaque, um é a formação qualificada nos cursos

das Universidades Federais e Estaduais de Pernambuco, que oferecem cursos de graduação e pós-graduação e residência médica de excelência (PIMENTEL NETO, 2006).

O outro ponto é que o setor de saúde do Recife é resultado de ações espontâneas de médicos com maior tino empresarial, que perceberam as oportunidades devido ao modelo de saúde existente no Brasil, dividido entre o Sistema Único de Saúde (SUS), que é público e o sistema privado de quem pode pagar por um plano de saúde. (FERNANDES; LIMA, 2006). Por causa da tradição médica a cidade do Recife sempre atraiu muitos visitantes atrás desses serviços.

Segundo Pimentel Neto (2006, p.26): “Esses serviços de saúde representam o segundo maior contribuinte de ISS da RMR, com cerca de 10% do total da arrecadação do referido imposto (crescimento de 96,6% na geração dos tributos, entre 1993 e 1997)”.

[...] o núcleo do PMR empregava aproximadamente 20,2 mil pessoas em 2001 e abrangia cerca de 1,8 mil estabelecimentos. Incluindo-se os demais elos da cadeia, alcança-se um total de 34.715 pessoas formalmente ocupadas, vinculadas a 3.089 estabelecimentos. No núcleo do Polo Médico, os serviços de atendimento hospitalar geram o maior contingente de empregos, seguidos dos segmentos de complementação diagnóstica e terapêutica e os de outras atividades de atenção à saúde. O emprego gerado pelo núcleo do polo, concentrado na cidade do Recife, correspondia a 2,2% do total do emprego formal em Pernambuco, em 2001, e a 15,6% do emprego industrial formal. (FERNANDES, LIMA, 2006, p.32).

O Polo Médico do Recife (PMR) vai ser assim denominado por possuir as seguintes características segundo Fernandes, Lima (2006, p.31):

Compreende um subconjunto de atividades que compõem o seu núcleo, e outro formado pelos elos complementares. O núcleo é constituído pelas atividades de: i. atendimento hospitalar; ii. atendimento de urgência e emergência; iii. atenção ambulatorial; iv. serviços de complementação diagnóstica ou terapêutica; v. atividades de outros profissionais de saúde; vi. outras atividades relacionadas com a atenção à saúde. [...] Entre os demais elos ou atividades, destacam-se: i. indústria farmacêutica; ii. o comércio atacadista vinculado a medicamentos e equipamentos; iii. o comércio varejista voltado para produtos farmacêuticos, artigos médicos e ortopédicos; iv. financiadores e compradores de serviços (planos de saúde, fundamentalmente); v. atividades de informática e produção de software; vi. manutenção de equipamentos; vii. atividades de formação de recursos humanos e de pesquisa; viii. associações profissionais, empresariais e de classe.

Os bairros do Paissandu e Ilha do Leite (mapa 7) também serão analisados, porém não de forma isolada e sim integrados, para entender a intervenção urbana

da construção de um polo médico, no território desses bairros, através da ampliação do número de hospitais e clínicas médicas e laboratoriais.

Esses bairros apesar de estarem localizados no centro da cidade do Recife, não possuem uma importância histórica e são em sua maioria ocupados por uma população de baixa renda. Estudá-los trouxe a tona vários questionamentos, com diversas contradições sobre sua dinâmica espacial, decorrente da prioridade de projetos de requalificação para outros bairros da cidade. Eles também foram receptores de população, contribuindo para a formação das fronteiras urbanas.

Esses dois bairros de acordo com a tabela 4 possuem uma pequena população residente, com apenas 1007 na Ilha do Leite e 507 no Paissandu, dados que caracteriza esse território como predominantemente de serviços. Vale destacar que entre 2000 e 2010 o bairro de Paissandu sofreu um declínio no número de habitantes de -4,52%, enquanto a Ilha do Leite teve um ligeiro crescimento de 5,01%, para o mesmo período.

Mapa 7 - Bairros da Região Político-Administrativa 1 (RPA-1), destacando os bairros do Paissandu e Ilha do Leite.

Fonte: FIDEM. (adaptado por Ana Regina Marinho).

Tabela 4 - Área e habitantes dos bairros do Paissandu e Ilha do Leite

BAIRRO	ÁREA	HABITANTES (2000)	HABITANTES (2010)
Paissandu	41,0 hectares	531	507
Ilha do Leite	26,8 hectares	959	1007

Fonte: IBGE, 2000, 2010 e PCR

Houve um maior investimento financeiro nesses bairros com a criação do polo médico. Os principais hospitais de instalados nesses bairros são: Real Hospital Português, Unicordis, São Marcos, Albert Sabin, Hope, Esperança e Unimed (foto 15), Santa Clara (Hapvida). Também existem várias clínicas, edifícios empresariais, laboratórios e centros de diagnósticos, para realização de exames clínicos. A espacialidade desses centros médicos, pode ser visualizado nos mapas 8 e 9.

Foto 15 - Hospital Esperança e Unimed localizados na Ilha do Leite

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 04/08/2012.

Segundo Fernandes; Lima (2006), que entrevistaram 55 representantes do PMR, os principais problemas trazidos pelo público que trabalha na área médica são: excesso de capacidade instalada, que faz com que haja uma concorrência acirrada e desleal; hegemonia de grandes hospitais e das operadoras de planos de saúde; carências de infra-estrutura; deficiência na formação de recursos humanos; carga tributária elevada; baixo nível de renda da população e com isso poucos

usuários de plano de saúde; baixa remuneração dos serviços prestados; dificuldades de acesso ao crédito; e elevado nível de endividamento de boa parte das unidades de saúde.

Outros problemas também foram mencionados, como a concorrência crescente com os serviços de saúde de capitais próximas e cidades do interior, que antes enviavam mais pacientes ao Recife; carência de órgãos de representação de classe e reduzida cooperação e concorrência com os serviços de saúde pública. (FERNANDES; LIMA, 2006).

Com relação às potencialidades do polo médico, foi percebido ainda por esses autores (FERNANDES; LIMA, 2006): a excelência dos serviços médicos oferecidos e a busca de capacitação por parte dos profissionais envolvidos; a estrutura física e tecnológica disponível; o espírito empreendedor da classe médica; a diversificação de serviços oferecidos; a localização privilegiada tanto do Recife na região Nordeste quanto do PMR num determinado bairro da cidade (Ilha do Leite); a geração de empregos diretos e indiretos, etc. Outros pontos percebidos foram: a busca de certificação e de maior eficiência por parte das unidades privadas de saúde; a exclusividade de prestação de alguns tratamentos na região Nordeste; a credibilidade e a referência regional do Polo, e ainda o suporte representado pelas competências de serviços de informática presentes na cidade.

Esse Polo Médico, aqui tratado como intervenção urbana foi mais uma manobra do capital privado com apoio do poder público para comercializar um bem que deveria ser fornecido sem custo e com qualidade para toda a população, a saúde.

2.3.4 Porto Digital

O Porto Digital é um polo de tecnologia existente na cidade do Recife, mais precisamente no bairro do Recife e atualmente está em expansão para o bairro de Santo Amaro. Trata-se de um projeto do Governo do Estado de Pernambuco em parceria com a iniciativa privada.

Esse projeto foi uma estratégia de desenvolvimento local do Governo do Estado de Pernambuco através de políticas públicas. Ele surgiu com a idéia de ampliar o crescimento econômico por meio da Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC).

Segundo Marques; Leite (2005), os primeiros recursos utilizados nesse projeto foram do governo, provenientes da privatização da Companhia Elétrica de Pernambuco (CELPE), que somavam R\$33 milhões. O investimento privado foi de R\$11 milhões, sendo que R\$1 milhão foi investido em infra-estrutura. Contou ainda

com o apoio do BID, que destinou R\$10 milhões ao Governo do Estado para serem aplicados em projetos de modernização tecnológica.

De caráter integrador e com origem acadêmica, o marco de início do projeto se deu em dezembro de 2000, com a criação do Núcleo de Gestão do Porto Digital (NGPD). O parque tecnológico urbano é composto por pequenas e médias empresas, representantes, em sua maioria, de setor de TIC, e por empresas âncoras, como o Centro de Informática da UFPE, o Núcleo de Gestão do Porto Digital e o Centro de Estudos Avançados. (MARQUES; LEITE, 2005, p.05).

Uma das empresas mais importantes nesse polo é o Centro de Estudos Avançados (CESAR), criado em 1995 pelo Centro de Informática da UFPE. Ele forma profissionais capacitados para o mercado de trabalho e dentro do Porto Digital ele é a ligação entre as empresas e a universidade. Esse Centro tem como papel fundamental a criação de um capital humano de excelência.

Para a implantação desse projeto tiveram que ser realizadas transformações no seu espaço, houve diversas intervenções. Primeiro foi necessário preparar uma infra-estrutura para que as empresas pudessem ser instaladas. Foram selecionados pontos estratégicos para localização e restauração em algumas edificações escolhidas. Vários imóveis foram adquiridos e fibras óticas embutidas para adequar a região à tecnologia necessária para o funcionamento dos prédios.

No início, a demanda era por espaços pequenos, depois houve a necessidade de grandes áreas, assim o bairro passou a ser requalificado de forma mais integrada, porém ainda fragmentada, pois apenas alguns conjuntos de prédios em determinadas ruas passaram a ser alvo de intervenção de restauro.

Também houve um grande crescimento do mercado imobiliário, alguns donos de terrenos e imóveis que estavam em ruínas, ganharam muito dinheiro com a venda ou aluguel dos mesmos, a *rent gap* nesse espaço deu certo.

Já no início desse processo (de procura de imóveis para instalação das empresas), empresários e proprietários de edificações localizadas na região se interessaram pela idéia e começaram a interagir entre si, resultando em iniciativas individuais de desenvolvimento local. Um exemplo é o Edifício Alfredo Fernandes, que foi inteiramente reformado pelo proprietário em seu interior, atualizando-o para receber empresas de TIC. (MARQUES; LEITE, 2005, p.07, grifo nosso).

Para atrair empresas, são oferecidos incentivos nacionais, estaduais e municipais, tais como a Lei da Informática, a Redução de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), a Lei de Incentivo e Ocupação do Solo, com a qual é possível conseguir isenção total ou parcial, em um prazo de 5 a 10 anos, de IPTU, ISS, Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis (ITBI) e de Taxas de Licença de Localização e Funcionamento.

Em 2003, foi elaborado um Plano de Desenvolvimento do Porto Digital, entre as principais propostas apresentadas estavam: aproveitamento dos conjuntos vazios ou subutilizados para instalação de empresas âncoras; melhoria da qualidade do espaço urbano; ampliação das áreas de lazer; acesso rápido e boa circulação para pedestres, usuários de transporte coletivo e ciclistas; composição de uso misto capaz de atrair usuários e empregar trabalhadores de TIC; e projeção de cenários de expansão do projeto para fora dos limites do Recife.

Algumas dessas propostas foram realizadas, porém outras ainda não, apesar de existirem projetos que visem atender algumas solicitações, como por exemplo, o incentivo a bicicleta, pois um dos graves problemas do bairro do Recife é com relação a estacionamento. A quantidade de trabalhadores aumentou consideravelmente nos últimos cinco anos e com isso o número de carros, causando imensos engarrafamentos na entrada e saída da ilha nos horários de maior movimento e também uma imensa dificuldade para estacionar os carros. Na foto 16, é possível observar uma rua que serve de estacionamento no bairro do Recife, onde está instalado o Porto Digital.

Foto 16 - Estacionamento na Rua do Bairro do Recife

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 09/07/2012

Segundo Bruno Cavalcanti (2012)¹⁴, o Porto Digital contribuiu para a transformação do bairro do Recife:

Noto uma mudança sim, porque a gente (Porto Digital) atrai muitas empresas, multinacionais que se instalaram aqui, no bairro, com grandes projetos fazem com que os prédios sejam restaurados, revitalizados; a qualificação do espaço, em relação a infra-estrutura para atrair novas empresas, você vê grandes prédios, prédios antigos sendo revitalizados, aqui fica muito claro, cada vez que o Porto Digital se consolida como parceiro do governo de Pernambuco, ele consegue atrair grandes empresas e, com isso, atingir um dos objetivos do Porto Digital que é a revitalização dos prédios antigos do porto digital, e isso foi sentido primeiro com o CESAR, que era um grande galpão, e aí outros prédios pequenos que são revitalizados, e isso atrai gente, você precisa de infraestrutura de restaurante para comportar estas pessoas, então outras casas estão sendo revitalizadas por causa desses restaurantes, você traz movimento, você traz essa revitalização do bairro.

Um dos maiores motivos para eles permanecerem no bairro do Recife, foi segundo Bruno Cavalcanti (2012):

Um dos conceitos do parque tecnológico é o ter muitas empresas juntas num território limitado, facilitando a comunicação e a troca de experiência

¹⁴ Bruno Cavalcanti – Gerente de Execução e Monitoramento de Projetos do Porto Digital. Entrevista concedida em 15/06/2012.

entre elas; aqui tem cerca de 200 empresas que ficam muito próximas e já temos vários projetos em que elas se juntam para competir num mercado maior, elas não podem competir entre si, e isso é o que o parque digital permite, além da isenção do ISS – Imposto Sobre o Serviço que toda empresa tem ao ir para o Porto Digital, que foi expandido para Santo Amaro também, o que termina sendo uma ajuda enorme para o faturamento da empresa.

Com essa fala fica claro o importante papel da territorialidade como elemento de atração de empresas. Também se salienta o incentivo fiscal, que propunha a redução ISS para as empresas de TIC e de economia criativa localizadas no bairro. A lei municipal 17.762/11, da PCR, confirma esse incentivo além de ampliar o território do Parque Tecnológico para o bairro de Santo Amaro, no quadrilátero da Rua da Aurora.

A relação do Porto Digital com a comunidade do Pilar é interessante, pois existia um programa social, só que este não funciona mais, segundo Bruno Cavalcanti (2012):

A gente teve um bom tempo, 09 anos, uma área de responsabilidade social onde o foco era a comunidade do Pilar, a gente fez alguns projetos, vou dar exemplo de dois deles: um projeto que pegava os jovens da comunidade e dava capacitação em fotografia e alguns cursos, e outro que a gente aproveitava essa mão de obra, então esse projeto é um fornecedor do PD (Porto Digital), quando a gente tinha que fazer fotos de eventos quem faziam era os meninos do projeto, durante um bom tempo. Hoje tem dois meninos, um da comunidade do Pilar, e um que trabalha comigo que é da comunidade de Peixinhos (Olinda) [...]. Hoje em dia a gente tem três tópicos em responsabilidade social: a acessibilidade digital, fazendo com que nossas empresas produzam softwares acessíveis para deficientes visuais; destinação de resíduos eletro-eletrônicos, porque a gente produz muito lixo eletrônico, então o que fazer, onde colocar, esse é um projeto de gestão; e por último, tem a inclusão do jovem no mercado de trabalho.

Uma das bases principais do Porto Digital é a requalificação do patrimônio histórico, que tem que ser submetida e autorizada pelo IPHAN, pois a região é totalmente tombada, então qualquer intervenção deve ser submetida à análise dos órgãos competentes.

Está havendo uma ampliação do Porto Digital. A idéia é que essa expansão possa abrigar empreendimentos baseados na chamada economia criativa, como design, animação e jogos digitais. A área que será ocupada compreende um espaço conhecido como Quadrilátero Aurora, que fica entre a Avenida Norte, Cruz Cabugá, Mário Melo e a Rua da Aurora, o total da área é de 450 mil m². O Porto Digital tem

um prédio e várias empresas já começaram a chegar. A ampliação é necessária para a atração de mais empresas e com elas o capital.

Na ampliação do Porto Digital para o bairro de Santo Amaro vai ser possível a construção de prédios modernos com altas torres, pois não há restrições por parte do IPHAN, para demolições e preservação histórica nessa nova área, o que se torna essencial para receber empresas de grande porte. Também vai haver a facilidade de as empresas de base tecnológica que se instalarem nesse local receberem os mesmos benefícios das que estão no Bairro do Recife, como o ISS reduzido. Dessa forma mais uma vez, as intervenções modificam a imagem da cidade e contribuem para o processo de descentralização.

Essa análise do projeto Porto Digital traduz algumas reflexões tratadas no capítulo 1, como a necessidade de interação entre a gestão pública e a privada. No caso aqui estudado o poder público se ocupou da infra-estrutura enquanto o privado cuida dos grandes investimentos, como compra de terreno e as reformas de requalificação e restauração dos prédios que são patrimônio histórico-cultural.

2.3.5 Intervenções no sistema viário como forma de descentralização e mobilidade

Como um dos maiores problemas urbanos atuais, os engarrafamentos contribuem para deficiências de mobilidade e com isso atrapalha o desenvolvimento de uma cidade. A grande quantidade de veículos particulares a ausência de um transporte público de qualidade faz com que uma das maiores intervenções urbanas que ocorrem na cidade do Recife esteja relacionada com o sistema viário.

A frota de veículos no ano de 1972 era de 58.368 e em 2012 passou para 582.900 (DETRAN-PE, 2012), um aumento extraordinário, essa situação pode ser constatada visualmente na Avenida Agamenon Magalhães através das fotos 17 e 18. Outros eixos viários estão no limite de tolerância em termos de fluxo de veículos e retenções como as avenidas Caxangá, Conde da Boa Vista, Norte, Cruz Cabugá, Abdias de Carvalho, Rui Barbosa, Domingos Ferreira, Conselheiro Aguiar, Mascarenhas de Moraes entre outras. Isso faz com que existam estudos para a

ampliação e construção de novas vias. No mapa 10 é possível perceber todo o sistema viário da cidade do Recife, suas variadas ligações entre as diferentes regiões. Apesar da quantidade de vias, ainda não é suficiente para o grande número de veículos que precisam trafegar diariamente pela cidade.

A Avenida Agamenon Magalhães como principal corredor viário na ligação entre Olinda e Recife (em direção ao bairro de Boa Viagem), foi uma das vias que mais sofreu intervenções públicas. No governo do prefeito Geraldo Magalhães (1969-1970), foram projetadas soluções de tráfego nas imediações da antiga fábrica Tacaruna e nos cruzamentos da Rua Odorico Mendes, da Avenida Norte, da Avenida João de Barros, da Rua do Paissandu e do Parque Amorim. O então prefeito, que comandou a abertura da avenida, cujas obras tiveram continuidade nos governos seguintes, chegou a deixar uma maquete com a previsão de construção de sete viadutos e a ponte da Ilha Joana Bezerra.

Foto 17 - Agamenon Magalhães em 1972

Foto 18 - Agamenon Magalhães em 2012

Fonte: <http://www.blogdasppps.com/2012/06/recife-passado-presente-e-futuro-da-av.html>. Acessado em 15/06/2012

De acordo com Nascimento (2004), foi a partir de Geraldo Magalhães que se elaborou um plano urbanístico para a via, contendo jardins, áreas de estacionamento e outras destinadas à instalação de equipamentos urbanos como área de lazer,

esportes e postos de combustíveis. Tudo deveria ser executado ao longo da década de 1970, durante três gestões. Esse prefeito queria ser lembrado pela modernidade dessa avenida.

Coube ao prefeito Augusto Lucena (1971-1975) fazer a abertura, a pavimentação e alargamento até o Derby, além do viaduto da Avenida Norte (NASCIMENTO, 2004). Ao final da década de 1970, a Agamenon estava praticamente concluída, época do governo do prefeito Antônio Farias (1975 a 1979), que construiu o elevado do Cabanga e a segunda ponte sobre o Rio Pina.

A construção dessa via foi uma das intervenções mais importantes, nos últimos 50 anos, com reflexos em toda a cidade o Recife. Pois apesar dela ter começado a construção na década de 1940, foi apenas na década de 1970 que ela passou a ter o formato que tem hoje.

Mapa 10 - Mapa do Sistema Viário da Cidade do Recife

LEGENDA

- ÁREA VERDE
- ESTUÁRIOS, ÁREAS ALAGADAS
- FAIXA DE PRAIA
- MANGUEZAIS DE PORTE
- MATAS
- RESERVA ECOLÓGICA (LEI ESTADUAL 988/97)

CONVENÇÕES

- Limite de Município
- Limite de Bairro
- BR
- PE
- Via Principal
- Malha Viária
- Metró, Linha Férrea
- Hidrografia

ESCALA GRÁFICA

0 0.5 1 2 km

Projeção Universal Transversa de Mercator

Meridiano Central: 33° W

Datum Horizontal: SAD-69

Desenvolvimento Humano
na Região Metropolitana do Recife

ATLAS METROPOLITANO

Fonte: Atlas Metropolitano de Desenvolvimento Humano, 2010.

A Avenida Agamenon Magalhães era conhecida como Avenida Canal (foto 19). Sua construção modificou o cenário por onde passava um canal e viviam famílias de baixa renda. Na obra, foram removidos 178 mocambos, dos 1,2 mil existentes no trecho entre o Tacaruna e a Avenida Norte. Até hoje há comunidades pobres nessas imediações.

Foto 19 - Implantação do corredor mudou cenário ocupado por famílias de baixa renda.

Fonte: ACERVO FUNDAJ

A construção dessa avenida foi importante para melhorar o tráfego e dar acesso a novos lugares de moradia. Ela se tornou uma via estratégica, para chegar a Olinda não precisava mais ir pelo centro. Só que por ter ligação com toda a cidade, qualquer problema gera muitos congestionamentos. Dessa forma, ela também vai ser um espaço de protestos dos movimentos sociais.

Na década de 1970, foi prevista a construção de sete viadutos e uma ponte viaduto, pela tendência a esse tipo de intervenção existente na época (figura 11). Desses previstos foram construídos ao longo da Agamenon os da Avenida Norte, João de Barros, Capitão Temudo e a ponte viaduto Joana Bezerra. Ainda hoje os profissionais que trabalham com o planejamento da cidade possuem um discurso parecido, eles dizem que a construção dos viadutos vai melhorar a fluidez da via e

criar a opção de um corredor exclusivo de ônibus. Assim, novos viadutos estão sendo projetados: Rua Bandeira Filho, Avenida Rui Barbosa, Rua Paissandu e Rua Dom Bosco (figura 11).

Figura 11 - Comparação entre os viadutos previstos em 1970 e em 2012

Fonte: Diário de Pernambuco. Acesso em junho/2012

No novo projeto da Agamenon Magalhães, cada viaduto terá sete metros de pista, capacidade média para suportar 3.500 carros por hora, cerca de 40 mil carros

por dia (figura 12). Com a implantação deles, a velocidade média da via passará de 20 km/h para 33 km/h, no sentido Olinda - Boa Viagem; e de 18 km/h para 33 km/h no sentido inverso.

Figura 12 - Projeção Viadutos Agamenon Magalhães

Fonte: PASSOS, 2012.

O objetivo principal do projeto era dotar a cidade de um sistema viário capaz de viabilizar o fluxo nos diversos sentidos e evitar retenções. Hoje se sabe que o alargamento de vias e construção de elevados, por si só, não resolve os deslocamentos em longo prazo.

Uma importante intervenção viária para Noé Sérgio (2012)¹⁵, arquiteto do Instituto da Cidade da PCR, contribuiu para o aumento dos frequentadores do bairro do Recife foi a ligação construída entre a Avenida Alfredo Lisboa e o Forte do Brum nos anos de 1990. Segundo ele, “uns poucos quilômetros, que ajudaram a trazer movimento novamente para esse bairro e a população enxergá-lo como patrimônio histórico-cultural”.

Outros projetos viários começaram a sair do papel, devido a realização da Copa do Mundo na cidade do Recife, porém a grande maioria prioriza as grandes obras e o transporte público. De modo geral, são as megaobras que obtém prioridade dos gestores do Recife e Governo Pernambucano. Como por exemplo, a

¹⁵ Noé Sérgio - Arquiteto do Instituto da Cidade do Recife – Pelópidas Silveira – Prefeitura da Cidade do Recife. Entrevista concedida em 18/07/2012.

Via Mangue, que é uma via preferencialmente de carros, que foi licenciada pela Agência Estadual de Meio Ambiente de Pernambuco (CPRH). Os administradores públicos precisam pensar nas pequenas vias, que podem facilitar a circulação viária.

Essa via objetiva, sobretudo desafogar o trânsito em direção aos bairros da zona sul, como por exemplo: Boa Viagem e Setúbal na cidade do Recife, e Piedade e Candeias em Jaboatão dos Guararapes. Ela vai ser construída exclusivamente para o uso do transporte individual. Com custo em torno de 400 milhões de reais, mesmo valor que será empregado na construção dos corredores norte-sul e leste-oeste, ou seja, o mesmo valor para 5 km exclusivos para carros e para a construção dos dois corredores para ônibus.

Como a construção de novas vias tende a atrair outros empreendimentos, com a Via Mangue não poderia ser diferente. Junto com o seu projeto, já foram previstas outras intervenções urbanas, como o lançamento de torres empresariais e de um shopping Center. Isso pode ser observado na foto 20.

Foto 20 - Construção da Via Mangue e do Shopping Rio Mar

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 04/08/2012

O shopping Rio Mar, de propriedade de João Carlos Paes Mendonça (JCPM), teve investimentos de R\$ 500 milhões, com 40 mil metros quadrados de área verde, com projeto paisagístico do arquiteto Luiz Vieira, e conta com 476 lojas, sendo 18 âncoras, 7 megalojas, 11 restaurantes, 437 lojas satélites, praça de alimentação, 14 salas de cinema, diversões eletrônicas, teatro com cerca de 500 lugares e 6.200 vagas de estacionamento. Além do shopping, serão construídas três torres empresariais em parceria com a Moura Dubeux, com 47.816 metros quadrados de área privativa, área total de 97.900 m² e 1.633 vagas de estacionamento, totalizando 7.833 vagas, para o empreendimento como um todo. A área total do complexo será de 383.900 m². (<http://www.slideshare.net/JCOnLine/apresentacao-rio-mar-180310-3467007>). Acessado em 20/08/2012).

Para a construção desse empreendimento não houve debates e discussões a respeito dos possíveis impactos causados. Um dos possíveis problemas é com relação ao trânsito no bairro do Pina, onde atualmente nos horários de pico já é bastante complicado. O shopping Recife construído no bairro de Boa Viagem, mais ao sul, sofre com os constantes engarrafamentos na sua proximidade. Então entende-se que a construção dessa grande obra que é vendida como o “Maior shopping do Norte-Nordeste”, vai haver sim problemas com relação ao sistema viário.

Entendendo os impactos das vias como meio para descentralização e mobilidade é possível observar que na década de 1960 tiveram as intervenções que foram em direção ao oeste da RMR como o Terminal Integrado de Passageiros (TIP) e a construção do metrô. Essa “marcha” em direção ao oeste metropolitano é importante ser analisada por causa da construção da Arena e da Cidade da Copa, concretizando então o projeto de 1960.

No entendimento do Governo do Estado, a região oeste demandava uma atenção especial e a Arena e Cidade da Copa serão as âncoras de desenvolvimento estruturado e ordenado, além de um vetor de ocupação dessa nova centralidade urbana: o Oeste Metropolitano. Esse foco na expansão urbana do Oeste Metropolitano visa atender particularmente ao crescimento da demanda habitacional, que não se contenta com a oferta de imóveis. A escassez de terrenos na RMR e a

limitação do crescimento da malha urbana na direção Norte-Sul fortalecem a posição da Cidade da Copa como grande vetor indutor do crescimento da região oeste.

As intervenções urbanas que estão sendo realizadas na cidade do Recife para a copa do mundo de 2014, são aceleradores dos interesses hegemônicos. O capital não teria se consolidado no mundo se não tivesse sofisticado cada vez mais os seus métodos para se expandir espacialmente. Sempre foi interesse do capital, ocupar a parte oeste da RMR, as cidades de Camaragibe e São Lourenço da Mata, por isso a construção da arena e da cidade da copa são intervenções planejadas e com elas são realizadas transformações no sistema viário, através da construção de novas vias de acesso, seja rodoviária ou ferroviária.

Outro empreendimento é o projeto do Corredor Leste-Oeste, no Recife (PE), que prevê uma nova concepção urbanística para a área, com a implantação de uma faixa exclusiva de ônibus, ligando a Avenida Conde da Boa Vista à Caxangá. O empreendimento, que faz parte do conjunto de obras de melhoria da mobilidade urbana na capital pernambucana para os jogos da Copa 2014 e que já está sendo construído (obras na Avenida Caxangá) pelo Governo do Estado de Pernambuco, prevê acessibilidade para pedestres e arborização em uma extensão de 12 quilômetros. Segundo dados do Governo do Estado, a obra também incluirá a reconstrução das calçadas e a implantação de novas paradas de ônibus na Avenida Conde da Boa Vista, no Centro. A faixa exclusiva de ônibus beneficiará, diretamente, 900 mil pessoas e 27 mil veículos que circulam na via.

A reativação do transporte urbano ferroviário é outra alternativa de mobilidade para viabilizar o intenso fluxo viário na cidade, pela fluidez evitando congestionamentos do tráfego e redução da emissão de poluentes

A vocação do Recife para o transporte sobre trilhos vem desde os primeiros bondes, conforme já assinalado no início deste capítulo. O sistema de transporte ferroviário no Recife evoluiu e passou a ser atendido pelos trens a diesel que tinha o seu percurso estendido até Jaboatão dos Guararapes, as duas principais cidades da RMR

Em 1985, começaram a circular os primeiros trens com passageiros no novo sistema de transporte sobre trilhos, o metrô, obra do Governo Federal para atender as demandas da população. O percurso utilizou o traçado existente da antiga linha férrea da Rede Ferroviária Federal que ligava o Município de Jaboatão (atual Jaboatão dos Guararapes) a Estação Central do Recife no bairro de São José.

O sistema de transportes de passageiros sobre trilhos da RMR atende diretamente os municípios do Recife, Cabo, Jaboatão dos Guararapes e Camaragibe e, indiretamente, os demais municípios da Região Metropolitana, através da integração com o transporte rodoviário.

A construção do Metrô do Recife iniciou-se em 1983, com o consórcio Metrorec, constituído pela Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA e pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - CBTU, hoje extinta. Atualmente o Metrorec integra a Superintendência de Trens Urbanos de Recife, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU.

O projeto original do metrô tinha cerca de 20,5km de extensão e 17 estações com espaçamento médio de 1,2km, em direção à zona oeste da Região Metropolitana de Recife (RMR) (ANDRADE; MAIA, 2006)

O sistema sobre trilhos possui três linhas implantadas nos corredores centro e sul da RMR – as Linhas Centro e Sul, eletrificadas, com padrão de trem metropolitano e a Linha Diesel, com tração a diesel e características de trem de subúrbio (METROREC, 2012).

Em 1998 foram iniciadas as obras de expansão do Metrô do Recife, compreendendo a eletrificação de 14,3 km da Linha Sul, entre as Estações Recife e Cajueiro-Seco, no Município de Jaboatão dos Guararapes e o prolongamento da Linha Centro, a partir da Estação Rodoviária até o Município de Camaragibe, trecho inaugurado em dezembro de 2002. Entre 2004 e 2009 foram inaugurados trechos da Linha Sul que já terminou a sua expansão. Atualmente são 28 estações com linhas que somam 39,5km de extensão. Atualmente está em construção uma nova

estação que será utilizada para acesso ao estádio da Copa do Mundo em 2014 (figura 13)

Figura 13 - Metrô do Recife

Fonte: SILVA; MAIA, 2008

O metrô conta com várias linhas de ônibus interligados ao Sistema Estrutural Integrado – SEI através de sete terminais de integração ônibus/metrô, permitindo aos usuários o acesso a toda a RMR mediante o pagamento de uma única passagem. O sistema metroviário transporta aproximadamente 205 mil usuários/dia, porém, o número de passageiros é crescente em 2011 foram transportados 270.500 usuários por dia em média e até maio de 2012 esse número chegou a 276.850 passageiros diários (Grande Recife Consórcio de Transporte; METROREC 2012)

A demanda atual da sociedade por bicicletas como meio de transporte, lazer e prática esportiva está promovendo estudos técnicos e intervenções na malha viária para introdução de ciclovias. Conforme a Companhia de Trânsito e Transporte Urbano – CTTU

o incentivo ao ciclismo também é uma forma de inclusão social. Isso porque pedalar é uma alternativa para se locomover. Mais barato e acessível à população de baixa renda, a bicicleta é um meio transporte muito usado por pessoas que não dispõem de dinheiro para pagar a passagem do ônibus. Nesse caso, as ciclovias servem de rota segura para quem diariamente vai ao trabalho, escola ou faz serviços de entrega em bairros residenciais (CTTU, 2012)

A Prefeitura do Recife, pela CTTU, criou uma malha cicloviária ou seja, espaços exclusivos para o tráfego de bicicletas. Atualmente, a cidade conta com 13,2Km de pistas para a prática do esporte, distribuídos entre as ciclovias Centro, Orla e Tiradentes. (PCR, CTTU, 2012)

Pela primeira o sistema cicloviário faz parte de um Plano Diretor (Art. 74, Inciso V, em anexo) que promete ampliar o número de ciclovias na cidade E a própria CTTU está ampliando a inserção de ciclofaixas, a exemplo do binário Encanamento/Arraial.

Com a missão de ampliar a malha cicloviária existente para 100 quilômetros em alguns importantes corredores e incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte no Grande Recife foi lançado no mês de agosto o Programa Pedala PE pelo governo de Pernambuco. O Pedala PE é orçado em R\$ 22,4 milhões e os 100 quilômetros de ciclovias previstos serão construídos nos corredores Norte-Sul, Leste-Oeste, Ramal da Copa, BR-101 e II Perimetral. Embora o programa ainda seja uma promessa, já que não começou a ser implantado de fato, os ciclistas estiveram com o governador e lembraram que pela primeira vez um governo olhou para o modal bicicleta dessa forma (JC on line, 2012)

De acordo com o Blog Mobilidade Urbana (2012) uma das avenidas que deverá ganhar ciclovias é a Agamenon Magalhães. As faixas serão integradas ao projeto do corredor Norte-Sul. Inicialmente, o projeto não previa a via para bicicleta, inserida após a demanda colocada pela sociedade.

A cidade tem apenas 24 quilômetros de rotas para o deslocamento de bicicletas, entre ciclovias, ciclofaixas e ciclo rotas. Elas estão presentes na Avenida Boa Viagem (9,5 km), na Avenida Norte (1,7 km), em alguns trechos da área central da cidade (3,8 km), entre a Avenida do Forte e a Rua 21 de Abril (6,5 km) e no Canal do Cavouco, no bairro do Engenho do Meio (2,6 km) (Blog Mobilidade Urbana, 2012).

Quando o trânsito do futuro chegar para o Grande Recife, com seus novos corredores, terminais integrados e o ramal que completa a ligação do centro da capital pernambucana ao município de São Lourenço da Mata, sede dos jogos da Copa do Mundo de 2014, a Região Metropolitana dará novos passos - ainda que pequenos - nos projetos de mobilidade para ciclistas. Serão implantados 37 novos quilômetros de ciclovias e outros 11 já existentes no trajeto serão revitalizados (NE 10, 2012).

Um novo planejamento para a cidade do Recife é a meta do Plano de Mobilidade do Recife desenvolvido pelo Instituto da Cidade do Recife – Engenheiro Pelópidas Silveira, o estudo valoriza a interação dos deslocamentos de pessoas e bens, a partir de melhoria na infraestrutura da malha viária recifense. Através da implantação do Sistema de Mobilidade Urbana (Art. 73.do PDCR, 2008, em anexo) que compreende: i) Meios de Transporte Urbano: motorizados e não motorizados; ii) Serviços de Transporte Urbano: serviços de passageiros, carga, individual ou coletivo e iii) Infraestrutura de Mobilidade Urbana

Dentre os principais objetivos do Plano é promover a alimentação do Sistema Estrutural Integrado (SEI) e reduzir as situações de isolamentos da população, dando acesso aos serviços de saúde, educação, lazer e oportunidades de trabalho e renda (PDCR, 2008).

Conforme informa a PCR (2012) de acordo com os estudos realizados,

[...] cerca de 95% do transporte público de passageiros da Região Metropolitana do Recife (RMR), circula nos limites da cidade. A proposta é que o sistema de deslocamento seja reestruturado, a fim de integrar os diversos modais (carros, ônibus, metrô, bicicleta, barco, teleféricos), proporcionando o acesso democrático ao espaço urbano de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. Assim, o Plano de Mobilidade prioriza a

implementação de sistemas de transportes coletivos de qualidade para melhorar o deslocamento dos cidadãos.

Com isso, conclui-se que o Recife possui planejamento, mas falta gestão adequada dos projetos e programas e isso passa a idéia que cidade está estagnada. Deve haver menos influência política e da iniciativa privada para os mesmos funcionarem corretamente.

2.3.6 Pequenas intervenções: cultura como produto

Desde o final da década de 1970, no Brasil, há um movimento de valorização da cultura, de elementos culturais e históricos no espaço urbano. A partir dessa época começaram a existir intervenções no sentido de se fazer valer a cultura do lugar.

A revitalização de áreas históricas se torna uma estratégia de desenvolvimento local. As áreas antes decadentes vão ser apropriadas pelos poderes público e privado. Assim, a cultura é um captador de investimento, tornando mercadoria.

A cidade do Recife passou e passa por vários projetos de requalificação urbana e muitos utilizam a cultura como produto. São poucas as manifestações que surgem espontaneamente, como por exemplo, o Polo Pina. Quando o poder público chegou para “organizar”, a população foi praticamente expulsa, surgindo um novo perfil de frequentadores. Depois houve a decadência desse fenômeno espontâneo cultural, pois perdeu a espontaneidade. As pessoas que frequentavam essa área migraram para o Bairro do Recife, o “Recife Antigo”, na década de 1990, e contribuiu com o surgimento do movimento *mangue beat*. Esse movimento surgiu no Polo Pina e continuou na área central.

Na gestão do Prefeito João Paulo (2000-2008), foram executados alguns projetos e ações e outros não foram concluídos, porém como houve uma continuidade do governo com o partido dos trabalhadores (PT), sendo o atual

prefeito João da Costa (2009-até os dias atuais), alguns projetos continuam em andamento.

Uma intervenção que terminou no governo de João Paulo foi a “Revitalização do Cais da Aurora”¹⁶, intervenção junto com a Emlurb e a Secretaria de Educação, Esportes e Lazer que transformou a área entorno do bairro de Santo Amaro ampliando seus espaços públicos destinados ao lazer (foto 21). É mencionado pelos órgãos oficiais que esse é o símbolo do planejamento participativo e que contribuiu para a valorização do centro. O custo total incluindo a etapa inaugurada em junho de 2004 foi de R\$ 2.608.210,81 provenientes do Governo Federal (Ministério das Cidades) e da Prefeitura.

Foto 21 – “Revitalização da Rua da Aurora”

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 17/12/2010

As obras realizadas foram: instalação de um mini-anfiteatro para abrigar atividades culturais e de lazer, equipamentos de ginástica, sendo quatro barras, três pranchas para abdominal e seis apoios para marinhoiro; estacionamento com 200 vagas; pista para bicicleta e Cooper, iluminação totalmente nova. Também foi

¹⁶ Apesar de utilizar nesta tese o conceito de requalificação e não revitalização foi mantido o segundo termo por ser a utilização oficial da Prefeitura da Cidade do Recife.

verificada a presença de vários bancos em madeira e ferro, além de rampas de acesso a pessoas com deficiência física.

Outras ações de requalificação que foram concluídas: revitalização do Polo Alfândega, que requalificou as Ruas da Moeda, Madre de Deus, da Alfândega, Aluísio Periquito, Aluísio Magalhães e trechos das Ruas Vigário Tenório e Alfredo Lisboa. A intervenção fez parte do programa Monumenta/BID e deu uma cara nova ao Polo Alfândega, um dos principais focos de lazer e serviços do bairro do Recife. O investimento foi de cerca de R\$ 1,6 milhões, sendo 53,1% do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e 46,9% do município.

Na Rua da Moeda a viação foi embutida e os postes padronizados. As calçadas existentes foram alargadas. A rua passou a ter vagas de estacionamento ao longo da calçada. Dezoito árvores foram plantadas nas bordas das calçadas, permitindo a contemplação das fachadas e aumentando a área de sombra. A Rua Madre de Deus e seu entorno ganhou postes e luminárias com alimentação subterrânea, complemento da cobertura vegetal existente, recuperação de trechos danificados e melhoria da acessibilidade.

Uma das preocupações dessas intervenções mais recentes na Rua da Moeda, era que descaracterizasse esse espaço, como ocorreu no Polo Pina, porém aí também ocorreu o movimento de resistência, com a população permanecendo nesse lugar. Houve uma tentativa da PCR junto com a iniciativa privada de inserir restaurantes e bares mais “chiques”, no lugar dos “alternativos”, como aconteceu no Polo Pina, porém a população rejeitou essa proposta e hoje os dois tipos convivem num mesmo espaço.

Hoje, a cidade do Recife investe na implantação dos centros culturais, como o do Santander e Caixa (foto 22), Correios, Passo do Frevo (foto 23), Apolo, Parque, Dona Lindu, Rua da Moeda. Eles possuem diversas atividades, como exposições, palestras, shows, acervo literário, exibição de filmes, entre outras. Essa política da cidade pode ser entendida como monumentalização e museificação.

As áreas de preservação histórica da cidade do Recife passam a ser utilizadas como recurso das forças hegemônicas para ampliação de seu capital. Ele foi utilizado mais para os usos com turismo, lazer e entretenimento. O patrimônio artístico histórico e cultural vem sendo capitaneados pelos interesses econômicos. Um dos instrumentos utilizados é a cultura como mercadoria, que podemos perceber com a realização de festas, como por exemplo, o carnaval, o São João etc.

Foto 22 - Centro Cultural Santander a esquerda e Centro Cultural Caixa Econômica a direita

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012.

Foto 23 - Passo do Frevo sendo requalificado

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012

É importante haver uma preocupação com a democratização, pois as políticas econômicas que ocorrem e que vêm ocorrendo não diminuíram as desigualdades sociais, pelo contrário, aumentaram, gerando condições de deterioração urbana mais intensa. O setor público se preocupa tanto com a imagem, em deixar aparente as ações executadas que, às vezes esquece coisas básicas para o bem-estar da população.

2.3.6.1 Programa Monumenta

O Programa Monumenta foi criado em 1999 pelo Ministério da Cultura, no âmbito do programa Avança Brasil e recebe apoio do BID e do Programa das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO).

Visa ao resgate e à conservação do reconhecido patrimônio histórico e cultural urbano brasileiro e prevê a criação de Fundo Municipal de Preservação, com a função de administrar os recursos destinados à conservação permanente dos investimentos do programa. Esse fundo deve ser dirigido, de maneira paritária, por um conselho gestor composto pelos representantes das três esferas de governo e por representantes de segmentos da comunidade e da iniciativa privada locais. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p.37).

Vem financiando ações de conservação de infraestrutura urbana, preservação do patrimônio cultural urbano dos municípios brasileiros, o restauro do patrimônio tombado e a recuperação de fachadas de edifícios antigos e sacadas dos grandes casarios. Também insere novos usos em edifícios de valor histórico e cultural. É importante para a requalificação de edifícios considerados patrimônio cultural-arquitetônico, porém é preciso que se respeite a história e não ocorra a descaracterização, como vem ocorrendo em alguns imóveis.

Segundo Maria Auxiliadora Beltrão (2010)¹⁷, o primeiro contrato nessa cidade foi assinado em 2000. Tem sua área de atuação na cidade do Recife no Polo Alfândega/Madre de Deus, que fazem parte do bairro do Recife, localizado na sua extremidade sul. O objetivo da proposta de requalificação da área é interligar os edifícios e espaços públicos e suas atividades de forma a estabelecer um novo polo dinamizador de atividades no bairro. Oferece possibilidades de extensão/expansão de requalificação urbana, tanto para as demais áreas tombadas do bairro do Recife, como para áreas próximas, como São José e Santo Antônio.

A recuperação de imóveis privados na área de projeto é financiada pelo Programa por meio de edital público de seleção, segundo Beltrão (2010) a procura é muito grande e a principal barreira é a Caixa Econômica Federal (CEF), e os pagamentos desse empréstimo vão para o Fundo de Preservação com recursos financeiros com o objetivo de garantir a sustentabilidade do Projeto no Recife. O Programa Monumenta apóia ainda ações de Educação Patrimonial.

Duas grandes obras urbanas previstas pelo Programa Monumenta estruturam toda a intervenção na área e já foram executadas, a recuperação da Avenida Cais da Alfândega, via de acesso ao sul da ilha, privilegiada do ponto de vista paisagístico pela proximidade com o rio, pela vista do cais Martins de Barros no bairro de São José, e das pontes que ligam a ilha ao continente (foto 24), e a requalificação da Rua da Moeda, Avenida Alfredo Lisboa, Rua Madre de Deus,

¹⁷ Maria Auxiliadora Beltrão – Advogada da Unidade Executora do Projeto Monumenta em Recife. Entrevista concedida em 2010.

trecho da Avenida Vigário Tenório, a Rua Aluísio Magalhães e a Rua Aluísio Periquito.

Foto 24 - Avenida Cais da Alfândega, com shopping Paço Alfândega a direita em amarelo

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/11/2010

A requalificação do Cais da Alfândega trouxe novos usos para essa parte da cidade, com a criação de um shopping, no local onde era o antigo Convento dos Oratorianos, construído em 1732, pertencentes a Igreja da Madre de Deus. E também com a abertura de uma filial da livraria cultura e da construção de um estacionamento, ligado a esses dois empreendimentos. Com isso, salienta-se a presença de projetos de intervenção urbana em vários edifícios históricos e que visam a requalificação do bairro do Recife.

O patrimônio cultural precisa sofrer intervenção de acordo com o período histórico a que pertence. Segundo Zárate; Moreira (2010, p.02):

A conservação desse bem, então, é um processo que requer a compreensão de seu significado, e não apenas sua apreciação material. A autenticidade não reside somente no aspecto material do bem, nem constitui um valor em si própria, mas é algo que valoriza e qualifica o bem como patrimônio de uma comunidade. Mesmo quando um bem perde sua função original, ele ainda pode oferecer uma lembrança de como foi, contribuindo para estabelecer seu significado no presente. A substituição de uma obra por outra similar, ou a intervenção que venha a cometer um falso histórico ou estético, comprometem a salvaguarda da autenticidade do bem para as futuras gerações. Assim, deve-se fazer um balanço crítico,

levando em conta o contexto da comunidade local, para encontrar os principais valores desse bem, pois esses devem guiar o processo de intervenção.

Essas obras caracterizam-se pela requalificação dos espaços públicos através da recuperação das pavimentações das ruas, recuperação das calçadas, implantação de nova iluminação pública, embutimento das redes aéreas de telefonia e eletricidade, reordenamento viário, criação de vagas de estacionamento, atendimento às prerrogativas da acessibilidade universal e implantação de mobiliário urbano.

Nessa área que sofrerá intervenções urbanas, encontram-se dois edifícios históricos de grandes proporções que foram ou estão sendo recuperados pelo Programa Monumenta. A restauração da Igreja Madre de Deus (foto 25), importante monumento religioso da cidade tombado em 1938 pelo IPHAN, e o Edifício Chanteclair (foto 26), imóvel privado destacado, que será recuperado para abrigar um novo equipamento cultural que contribuirá na dinamização da área.

O Edifício Chanteclair, está localizado na Rua Marquês de Olinda, e vem passando a décadas pelo processo de requalificação. A reforma do imóvel passou pela mão de várias pessoas e atualmente o responsável pela recuperação de suas fachadas e reforma interna é a Realesis Recife Empreendimentos Imobiliários, gestora do complexo Paço Alfândega. Segundo Beltrão (2010), esse edifício não está mais no programa, ele pertence a particular, mais precisamente a Santa Casa de Misericórdia, instituição que pertence a Igreja Católica.

Foto 25 - Igreja da Madre de Deus

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/11/2010

Foto 26 - Edifício Chanteclair sendo requalificado, ao lado Igreja da Madre de Deus

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 09/07/2012

Foi construído entre 1910 e 1926, com a reforma do Porto do Recife. Em um único volume, abrigava seis unidades, ocupando um quarteirão. Por conta de sua importância histórica, o imóvel integra o acervo de edifícios da capital pernambucana tombados pelo IPHAN. Possuía térreo, sobreloja, primeiro e segundo pavimento, além do torreão onde funcionou o telégrafo. Durante anos ele teve o térreo e sobreloja ocupada por lojas e bares, e os demais andares por apartamentos residenciais. Com o crescimento do porto, o edifício foi sendo abandonado e transformou-se num prostíbulo.

A obra vinha se arrastando desde 2002, quando ocorreu a primeira tentativa de restauração do monumento por meio de um convênio de cooperação técnica e financeira entre a Alfândega Empreendimentos Ltda e a Prefeitura do Recife. A parceria não emplacou e as obras estão paralisadas desde maio de 2004.

Existia a idéia de transformar o espaço em um centro cultural por meio de uma parceria entre o Unibanco Arteplex e a Alfândega Empreendimentos, porém, não ocorreu o que se esperava. O empreendimento mudou de proponente várias vezes e nenhum conseguiu até agora desatar o nó iniciado com a aplicação, não justificada em documento, de parte dos recursos do Programa Monumenta.

A restauração desse prédio é de fundamental importância para a requalificação do bairro tombado do Recife, pois o prédio se trata de um imóvel de

destaque na paisagem urbana, um edifício imponente que se integra ao conjunto do Cais da Alfândega. A empresa Realesis, mantém segredo sobre a futura ocupação do imóvel.

Com relação ao incentivo cultural, houve um projeto denominado “Trilhas do Recife”, onde foram realizadas ações de melhoria nas vias como a recomposição dos desenhos originais das pedras portuguesas, sinalização turística e instalação de iluminação pública nos locais mais atrativos turisticamente. As vias beneficiadas foram as avenidas Alfredo Lisboa, Barbosa Lima, Marquês de Olinda, Barão do Rio Branco, ruas do Bom Jesus, Barão Rodrigues Mendes, Apolo, Travessa Bom Jesus, e Praça Arthur Oscar.

2.3.6.2 Plano “Recife Nosso Centro” e Recife Viva o Centro / Viva o Recife Antigo

O plano “Recife! Nosso Centro” visa “promover a requalificação integrada do centro do Recife, resgatando seu papel como referencial de comércio, serviços e moradia, restituindo a simbologia histórica e cultural característica desse território junto à população da cidade” (RECIFE, 2010). Tem como objetivo viabilizar uma estratégia de ocupação do centro, implantar ações estruturadas e realizar ações de suporte ao plano.

A estratégia desse plano é consolidar o centro do Recife com referência de uma economia terciária moderna seja em turismo e cultura, TIC e indústrias criativas. Também visa tratar as atividades tradicionais de cada território e dotar os territórios de atividades complementares adequadas às suas características.

Entre as ações estruturadoras que fazem parte desse plano que já estão em andamento ou concluídas (Figura 14), que localizadas no bairro do Recife, salienta-se: a requalificação da comunidade do Pilar; implantação de sinalização turística; a construção do Centro Cultural da Caixa; o projeto de recuperação de calçadas e iluminação de oito ruas realizadas com recursos da PCR e do Programa Monumenta; Requalificação de Áreas Portuárias (REVAP); acessibilidade e melhoria da iluminação pública; implementação do projeto “Trilhas do Patrimônio” a

requalificação do molhe de Brasília Teimosa até o Parque das Esculturas e a implantação do Paço do Frevo. (RECIFE, 2010).

Figura 14 – Ações Reestruturadoras do Plano “Recife Nosso Centro”

Fonte: Recife, 2010.

Algumas ações de suporte ao plano também estão previstas (figura 15), como: retirada de publicidade irregular; ordenamento do comércio informal; manutenção e limpeza das vias; requalificação de praças (Arsenal da Marinha, Dezesete e República); recuperação das calçadas das ruas da União e da Saudade; manutenção corretiva e preventiva dos mercados públicos; sinalização horizontal e vertical nas principais vias; sinalização no entorno dos mercados públicos; vigilância ambiental e sanitária: apreensão de animais, desintetização e desratização; arborização; e controle da poluição sonora (RECIFE, 2010).

Nos bairros de Santo Antônio e São José, foram previstas ações que movimentem as áreas antigas e tradicionais, por isso vai haver a requalificação das ruas Ulhoa Cintra, Matias de Albuquerque, Concórdia, Floriano Peixoto, Avenida Dantas Barreto, Praça do Sebo e do Museu da Cidade do Recife, localizado no Forte das Cinco Pontas.

Visando a mobilidade nas vias do centro será realizado o projeto “Caminhos do Recife”, que propõe melhorias físicas, como recuperação de passeios, iluminação pública e acessibilidade em 16 ruas da região, como: ruas da Calçada, Penha, Direita, São Pedro, Vidal de Negreiros, Santa Rita, Coração de Maria, Largo do Rosário, Fogo, Nossa Senhora do Carmo, Imperador e 1º de Março.

Figura 15 – Ações de Suporte ao Plano “Recife Nosso Centro”

Fonte: Recife, 2010.

Outra intervenção é a implantação da Praça José Henrique Vanderley, ou Praça da Educação a ser localizada entre o shopping Santa Rita, ao lado do terminal de passageiros de ônibus do Cais de Santa Rita, e o mercado de São José, ele abrigará 58 boxes que hoje permanecem na rua, com ocupação desordenada.

No bairro da Boa Vista haverá o prolongamento da Rua Martins Júnior, requalificação da Rua Sete de Setembro, implantação da Praça Machado de Assis e recuperação das calçadas das ruas da União e da Saudade. Também há a idéia de implantar um edifício-garagem na área e retirada de publicidade e ordenamento do

comércio informal nas ruas da Imperatriz, Riachuelo, Sete de Setembro, Hospício, União, Saudade, na Avenida Conde da Boa Vista e na Praça Maciel Pinheiro.

Nos Coelhos e em Joana Bezerra, a requalificação está direcionada para ações em curso na área de moradias, com a construção dos habitacionais da Praça Sérgio Loreto (pela PCR), Vila Brasil e da comunidade dos Coelhos (pela Companhia Estadual de Habitação e Obras - CEHAB). Também envolvem a urbanização da comunidade João Paulo II, requalificação da Rua Imperial, implantação do parque Beira Rio e da Avenida Central.

Os projetos, Recife Viva o Centro e Viva o Recife Antigo são realizados pela Secretaria de Turismo do Recife e acontece de quinta a domingo, são realizados espetáculos de música, dança e teatro, sempre na Praça do Arsenal da Marinha. Às quintas-feiras, turistas e moradores podem conferir apresentações de dança de salão na rua. Shows com ritmos variados, como jazz, forró, MPB, samba e frevo, acontecem as sextas e sábados (foto 27). Já nos domingos à tarde, a programação é dedicada à criançada (foto 28). Ruas são interditadas para passeios de bicicletas, patins, skate, atividades recreativas e apresentações de teatro infantil.

Foto 27 - Apresentação na Praça do Arsenal no Bairro do Recife

Fonte: <http://www.mercadoeventos.com.br/site/noticias/view/75681>. Em 15/05/2012

Foto 28 - Área das crianças na Praça do Arsenal no Bairro do Recife, no projeto Viva o Recife Antigo

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012

A PCR está promovendo todos os domingos eventos culturais, de esporte e lazer no bairro, com a interdição das vias. Visando a população moradora da cidade e arredores como um todo e os turistas a frequentarem o centro. Nesse dias, há roteiros turísticos guiados, pela manhã e a tarde. Também há oficinas de dança, esportes e artes.

Essas atividades são importantes para a recuperação do centro como um espaço que possa ser apropriado por toda a sociedade. Para Vargas; Castilho (2009), esse movimento serve para melhorar a imagem da cidade e através da valorização do patrimônio cultural cria na comunidade um espírito de pertencimento. Também deve haver a reutilização dos seus edifícios e a consequente valorização do patrimônio construído, a otimização do uso da infraestrutura estabelecida, criação de novos empregos e a dinamização do comércio.

Essas ações servem para buscar novos investimentos, seja de moradores, turistas, empresas que usem seus espaços, trabalhadores ou usuários e assim causem uma dinamização lugar e contribuam para a melhoria da qualidade de vida da população.

O segmento do turismo não é muito incentivado pelas intervenções na cidade do Recife, os projetos são apenas pontuais tanto com relação à localização quanto a aplicabilidade. Quando um turista chega ao Recife, fica perdido sem ter pontos de referência, encontra uma cidade suja com um povo mal educado e que não sabe ou não quer dar informações. Há o turismo por causa do potencial da cidade, porém este não é explorado. Não é suficiente apenas realizar festas. Os últimos governos têm investido em shows, festas, mas não na infraestrutura para esses grandes eventos.

2.3.7 O Porto Novo

O projeto visa recuperar o Porto do Recife transformando os antigos armazéns de carga do terminal em um polo de turismo que promete mudar a paisagem do Bairro do Recife, com novos serviços e áreas de lazer. As obras já foram iniciadas segundo pode-se observar na foto 29.

Foto 29 - Obras de implantação do Porto Novo

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012.

Das intervenções planejadas, a modernização do Porto do Recife, inclui o aproveitamento de seus galpões portuários, e o antigo terminal açucareiro passará a exercer a função de terminal de passageiros. O istmo que liga Recife a Olinda receberá ligação de pedestres, estimulando e facilitando uma maior integração da população.

A restauração do armazém 11, ao lado da Praça do Marco Zero, vai receber o Centro de Artesanato de Pernambuco. Com a reforma, serão criados espaços para exposição e comercialização de produtos artesanais, auditório, gastronomia e entretenimento, sem alterar as características do imóvel. Segundo o administrador do Porto, Sileno Guedes¹⁸, disse que o porto está integrado com os centros culturais já existentes no Bairro do Recife. O investimento é de R\$ 2,5 milhões, com recursos do Estado. Depois de pronto, será administrado pela Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD Diper,) por meio do Programa do Artesanato.

As intervenções no armazém 11 estão inseridas no programa de REVAP, que prevê novos usos para oito armazéns, do 9 ao 16. Nenhum galpão será derrubado na reforma, o padrão vai ser mantido, com poucas alterações. Uma delas é a substituição de portas de metal por uma parede de vidro, para permitir a interação do prédio com o mar.

O Porto do Recife realizou, há cerca de dois anos, um Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE) que indicou os equipamentos que poderiam ser erguidos em cada um dos armazéns.

Dos oito armazéns que compõem o Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, de Convenções e Exposições, sete já possuem uso. O armazém 10 abrigará o Museu Luiz Gonzaga, num convênio firmado entre o Estado e o Ministério da Cultura. O de número 12 (antigo Terminal Marítimo de Passageiros), na Praça do Marco Zero, continuará sendo usado com eventos da prefeitura e do porto. Os armazéns 13 e 14 – onde eram encenadas peças de teatro – são destinados a comércio e gastronomia. Os galpões 15 e 16, além do prédio da Companhia

¹⁸ Sileno Guedes – administrador do Porto do Recife. In: <http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/grande-recife/noticia/2010/10/08/porto-do-recife-tera-centro-de-artesanato-239247.php>. Acessado em 15/11/2011.

Nacional de Abastecimento (CONAB), no Cais de Santa Rita, deverão ser ocupados pela hotelaria. O porto continuará funcionando, com a área operacional nos armazéns 1 ao 8. As intervenções também incluem a derrubada dos muros que protegem os galpões. Dessa forma, as pessoas poderão circular entre os armazéns, o que não é feito hoje.

O galpão 9 será todo de escritórios, e os armazéns 12, 13 e 14, localizados entre o Marco Zero e antiga Ponte Giratória, será um Festival Center, um complexo de restaurantes, bares, lojas de entretenimento e comerciais, bares e seis salas de cinema. Do outro lado da ponte, ficarão o hotel e o centro de convenções. Será um hotel de luxo quatro estrelas com 240 leitos e um *homestay* com 60 unidades, tipo flat, para permanências de maior duração. Também haverá uma marina para 200 barcos. Todo o complexo deverá ser contemplado com ciclovias.

O projeto, denominado de Porto Novo, é similar ao que foi feito em *Puerto Madero*, localizado em Buenos Aires, o Porto de Lisboa, em Portugal, e o Porto de Belém/Estação das Docas, no Pará.

Ao todo, serão investidos mais de R\$ 150 milhões no projeto, sendo R\$ 50,4 milhões relativos ao valor da remuneração pelo uso das áreas arrendadas, pagos ao Porto do Recife no prazo de 25 anos. O restante do investimento, exatos R\$ 100.623.196,00, será utilizado para a reforma e construção dos equipamentos.

Esse projeto tende a valorizar todo o bairro do Recife, devido a diversidade de usos, dando mais lucro, e ao mesmo tempo é importante que essa intervenção venha atrelada ao apoio a população para habitação, nenhum bairro vai sobreviver a longo prazo, for só com uso exclusivo. O zoneamento funcional pregado pela Carta de Atenas e pelos movimentos modernistas já deu provas de que não funciona bem, então é importantíssimo o uso misto, e também ter parceria com o público e o privado para haver apropriações por várias classes sociais.

2.3.8 Projetos antigos e atuais ainda não executados

As cidades estão sempre diante do grande desafio de implantar políticas públicas relacionadas aos planos projetos e programas, pois geralmente, os grandes projetos urbanos “desencadeiam rupturas no espaço físico e social, em suas múltiplas dimensões, e contribuem para a consolidação de mudanças na dinâmica socioespacial, caracterizadas por reconfigurações escalares e efeitos de desenvolvimento desigual na escala local” (VAINER; OLIVEIRA; LIMA JÚNIOR, 2012).

O poder público aliado ao capital ao tentar transformar a cidade em um canteiro de obras voltado para um plano de mobilidade urbana, que privilegia o transporte privado, e agrega a esse projeto questões relativas à inclusão social, tende a instaurar rupturas na cidade

A complexidade do objeto, portanto, não permitiria a sua consideração a partir de uma única perspectiva, seja ela econômica, social ou política, pois a análise unidimensional frustraria a intenção de penetrar a realidade (LEFEBVRE, 1979)

Segundo Vainer; Oliveira; Lima Júnior (2012, p.17) “as políticas e intervenções urbanas devem ter como foco, valor estruturante e diretriz fundamental, dois objetivos: o alargamento e aprofundamento da cidadania democrática e a redução das desigualdades socioespaciais vigentes na cidade”

A implementação de grandes projetos urbanos “é um campo privilegiado de legitimação de projetos políticos em função do seu poder de sedução e de síntese – por meio de uma expressão territorial - de valores e visões de mundo” (FARIA, 2012, p. 220) Nesse sentido, grandes projetos de intervenção urbana, se tornam um campo de disputa que são permeados por ideologias e opções políticas sobre como transformar uma cidade, daí, são formulados, divulgados, mas nem sempre chegam a ser executados.

2.3.8.1 Projeto Turístico-Cultural Recife-Olinda

O projeto urbanístico turístico-cultural Recife-Olinda, com início em 2003, tinha previsto grandes mudanças na área costeira que vai do Pina - Brasília Teimosa até o sítio histórico de Olinda, passando pelo Cais José Estelita, bairro do Recife e Vila Naval em Santo Amaro. Esse projeto é considerado um grande projeto urbano, pois iria alterar profundamente o espaço e seu prazo de conclusão era de 15 a 20 anos. O complexo era uma ação integrada que envolvia os municípios do Recife e Olinda, além do Estado, Governo Federal e iniciativa privada.

Segundo Figuerola (2006), a “zona de intervenção” do projeto teria 470 ha (359 ha no município do Recife) e foi dividida em 12 setores. São terrenos ociosos, ocupados por assentamentos precários ou com usos passíveis de desativação, caso do Porto do Recife e dos cais José Estelita e Santa Rita.

Que podem ser vistos a seguir:

a) Setor 1 – Istmo e Coqueiral

Região estratégica pela potencialidade de abrigar empreendimentos de porte metropolitano que gerem receita para Olinda e criem empregos para favorecer a inclusão social. O istmo, uma área de preservação, terá uso apenas contemplativo, sem áreas edificantes. A abertura de acesso à frente de água e a recuperação da área estuarina do rio Beberibe fazem parte do projeto.

b) Setor 2 – Milagres e Vila Naval

A criação de passeios públicos, a articulação entre o Recife e Olinda e a manutenção dos usos existentes são partes importantes do projeto para Milagres. Também estão previstas a configuração da porta de acesso Norte a Olinda, a transferência de habitações degradadas e a valorização do patrimônio histórico e urbano (igreja e praça dos Milagres). A Vila Naval abriga a Vila dos Oficiais e Praças da Marinha do Brasil. Parte dela será destinada para o mercado popular de habitação, comércio e serviços. O projeto prevê a construção de uma nova ponte

que articula a área ao bairro do Recife. A criação da praça de água de Santo Amaro e de passeios públicos faz parte da proposta, assim como a valorização do patrimônio histórico (Cemitério dos Ingleses, Igreja de Santo Amaro das Salinas e Hospital de Santo Amaro).

c) Setor 3 – Porto do Recife

Uma das áreas mais emblemáticas do projeto, o Porto do Recife apresenta parte de sua área subutilizada, com deslocamento gradativo de atividades para o Porto de Suape. Além de sua reestruturação, serão agregadas novas funções portuárias (terminal marítimo e de passageiros). Parte da área destinada para o mercado popular de habitação, comércio, serviços, escritórios, passeios públicos e equipamentos turísticos e de lazer. A área será articulada à Vila Naval por meio da construção de nova ponte. O antigo caminho de articulação entre o Recife e Olinda será resgatado e os patrimônios históricos e urbanos serão valorizados (Forte do Brum, Terminal de Açúcar e silos portuários).

d) Setor 4 – Cais José Estelita e Cais de Santa Rita

Fundamental para a articulação Sul e Centro do Recife, a área abriga trilhos de antigas linhas férreas desativadas que configuram um obstáculo para a integração da cidade com suas frentes de água – integração prevista pelo projeto. Parte da área será destinada ao mercado popular de habitação, comércio, serviços, escritórios, passeios públicos e equipamentos turísticos e de lazer. O Forte de Cinco Pontas e seu entorno histórico configurado pelos bairros de São José e Santo Antônio serão valorizados.

e) Setor 5 – Ilha do Maruim

Localizado às margens do rio Beberibe e do Canal da Malária, em Olinda, o antigo vilarejo de pescadores tem cerca de 1,9 mil habitantes. Além da requalificação urbana, o projeto prevê a construção de um píer de apoio aos pescadores, a recuperação e a urbanização da orla, além de acesso à frente de água.

f) Setor 6 – Santo Amaro

A Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) de Santo Amaro tem 15,6 mil pessoas e já foi objetivo de saneamento e melhorias urbanas na década de 1990. Apesar disso, ainda é carente de obras de urbanização. Desfruta de uma localização, com fachada para as avenidas Agamenon Magalhães e Odorico Mendes.

g) Setor 7 - Pilar

Habitada por aproximadamente 500 famílias, a comunidade do Pilar detém um dos piores índices de desenvolvimento urbano do Recife. Pequenas e insalubres unidades habitacionais e comerciais ocupam cerca de quatro quadras do antigo traçado e leitos das vias. A valorização do patrimônio histórico, como a Igreja do Pilar, é um dos itens contemplados pelo projeto.

h) Setor 8 - Salgadinho

Configurada por pequenos lotes e ruas estreitas transversais que a articulam com a avenida Agamenon Magalhães, a área abriga cerca de 1,7 mil habitantes. Apesar do baixo padrão urbanístico, tem excelentes condições de acessibilidade, o que a torna especial para a instalação de empreendimentos. O projeto prevê a reestruturação da ocupação da área, agregação de novas funções de caráter metropolitano e redução das barreiras viárias. O local será articulado com o parque Arcoverde, o Coqueiral e o Istmo de Olinda.

i) Setor 9 - Azeitona

Situado em áreas alagadas às margens do canal de Azeitona, da Lagoa de Pulsação e do rio Beberibe, o setor é parte de um conjunto de assentamentos informais de baixa renda. Parte de sua área é de propriedade da União.

j) Setor 10 - Coque

Ocupação irregular e precária situada às margens do rio Capibaribe e caracterizada pela alta densidade populacional, ausência de espaços livres, de infra-estrutura urbana e equipamentos coletivos. Sua formação data de 1920, substituindo antigos manguezais por sucessivos aterros e teve origem com a construção dos primeiros mocambos do Recife. A área está classificada como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) e é habitada por cerca de 16 mil pessoas. A recuperação das frentes de água é um dos objetivos.

k) Setor 11 - Coelhos

Classificada como ZEIS, a área é contígua ao bairro da Boa Vista. Com 5,4 mil habitantes, é caracterizada pela alta densidade populacional, ausência de espaços livres, de infra-estrutura urbana e equipamentos coletivos. A recuperação das frentes de água é um dos objetivos.

l) Setor 12 – Brasília Teimosa

Habitada por cerca de 20,5 mil pessoas, a ZEIS teve sua origem em um antigo vilarejo de pescadores, na década de 1950. Constitui, na realidade, um dos mais representativos assentamentos de baixa renda em processo de urbanização, graças à luta de sua população para permanecer neste sítio. Apresenta um estágio significativo de reurbanização. Recentemente, foi objeto de uma intervenção que substituiu as palafitas por uma via litorânea, ganhando nova faixa de praia e equipamentos coletivos de lazer. A comunidade de antigos pescadores se expressa pela gastronomia regional que constitui uma potencialidade econômica da área.

Cada um desses setores seria objeto de projeto específico, porém a mesma autora os divide em 2 (dois) tipos de acordo com as intervenções: áreas de renovação urbana e áreas de requalificação urbana.

Na primeira ficam os setores subutilizados e ociosos. Neles se enquadram a área portuária obsoleta do Porto do Recife e antigas linhas férreas desativadas, do Cais José Estelita e Santa Rita. São setores desabitados e sem população fixa e que devem passar por processo de urbanização para atrair novos residentes ou fixar

os atuais. Há o objetivo também de melhorar a acessibilidade dessas áreas com suas frentes de água. Isso corresponde aos setores 1, 2, 3, 4 e 8.

As áreas de requalificação urbana vão se as que possuem assentamentos informais e de baixa renda que deverão ser integrados a cidade. A idéia é que essas populações sejam favorecidas pelo atendimento de suas necessidades habitacionais, de equipamentos coletivos e de infra-estrutura. Salienta-se também a importância das melhorias em mobilidade, transporte público e geração de empregos. Isso corresponde aos setores 1, 5, 6, 7, 9, 10, 11 e 12.

Essas transformações, segundo Lucas (2006, p.25):

Pretendem, ao mexer de maneira inovadora no espaço urbano, alcançar resultados econômicos, ambientais, sociais e culturais que poderão transformar áreas abandonadas e bolsões de miséria em um novo território de oportunidades. No projeto, favelas e grandes vazios distribuídos em 470 hectares de terra, localizados desde o Coqueiral olindense até Brasília Teimosa, no Recife, deixam de ser antigos problemas e se apresentam como belas soluções.

Ainda de acordo com Lucas (2006), o projeto precisa além de várias metas sociais e algumas ambientais, que 300 mil metros quadrados vão ser destinados para novas áreas verdes e o estuário dos rios Capibaribe e Beberibe vai ser valorizado, com o que se pretende atrair animais, sendo também usados materiais e energias alternativas.

É uma grande intervenção urbana, que visava revitalizar e estruturar uma rede de equipamentos culturais que iria dar visibilidade internacional para as duas cidades (Recife e Olinda) que possuem excelente localização geográfica e uma enorme importância cultural, potencializando as atividades econômicas, turísticas e culturais. Como por exemplo, as igrejas, os museus, o casario, os fortes, o arrecife, o rio Capibaribe, entre outros.

As diretrizes urbanísticas e as estratégias de implementação foram definidas em conjunto pelos governos federal e estadual e pelas prefeituras do Recife e Olinda. O trabalho também contou com a participação e consultoria da Organização Social Núcleo de Gestão do Porto Digital e da empresa pública portuguesa Parque

Expo. Em abril de 2005, as quatro entidades públicas envolvidas assinaram um acordo de cooperação técnica. Este projeto estava previsto para começar em 2007.

O projeto segue as diretrizes internacionais, como por exemplo, o que ocorreu em outros portos do mundo como, por exemplo, os de Gênova, Barcelona, Rotterdam, Hamburgo, Liverpool, Marselha e Buenos Aires. Os projetos para os setores serão implantados por meio de parcerias públicas-privadas. Ele visava não apenas a recuperação de fachadas e sim a inserção de novos usos.

O Projeto Recife-Olinda não surgiu do nada. Propostas como o Metrópole 2010, Plano Diretor de 1998, e o Metrópole Estratégica, de 2002, serviram de referência, pois já identificavam a região como um território de oportunidades para a atração de empreendimentos. Outro trabalho que serviu de ponto de partida foi o Plano do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda, de 2003, que vê a cultura como eixo central do processo de desenvolvimento. Além da valorização do patrimônio cultural, o atual plano também visa à proteção dos ecossistemas naturais.

Desde 2003, as prefeituras das cidades do Recife e Olinda vinham conversando sobre o Complexo Turístico Cultural, que, entre outras intervenções, envolveria um projeto na frente marítima que articula/divide as duas cidades. O governo do Estado, por sua vez, a partir de uma das diretrizes de planejamento metropolitano formulada em 2002, contratou, via Porto Digital, a Expo-Lisboa (empresa pública portuguesa que desenvolveu e gere o projeto de expansão de Lisboa em antiga área porto-ferroviária) para pensar um projeto para a mesma área, uma região muito maior do que o cais José Estelita – toda a frente marítima entre Recife e Olinda, área que concentra muitos terrenos públicos subutilizados.

Esse projeto possuía um caráter social, com projetos de inclusão social e territorial das populações carentes. Assentamentos informais de baixa renda como, por exemplo, Comunidade do Pilar, Santo Amaro, Azeitona, Coque e Salgadinho iriam passar por uma renovação urbana para serem integrados à cidade.

Segundo Raquel Rolnik apud Figuerola (2006):

Como havia terrenos da União nas áreas que estavam sendo pensadas para o desenvolvimento do projeto, o governo federal foi chamado para disponibilizar suas áreas. Em 2005 e, nesta ocasião, eu era secretária de programas urbanos do Ministério das Cidades, e nós – ao invés de simplesmente ceder ou não as áreas – atuamos na articulação de outros órgãos do governo federal, como a Secretaria do Patrimônio da União e o Iphan, para todos juntos formularmos um projeto. Foi então criado um Grupo de Trabalho, envolvendo os dois municípios, o Estado de Pernambuco e a União, e aí começamos a discutir o que ficou conhecido como Projeto Urbanístico Recife/Olinda. Chegamos a assinar um convênio entre prefeitos, governador e ministros, e planejamos, inclusive, a criação de uma entidade gestora, que seria responsável pela implementação do projeto e a quem seriam repassados não apenas os terrenos da União, mas também os do governo do Estado de Pernambuco. A base do projeto era a disponibilização de espaço e de transporte público de qualidade, interligando as duas cidades, e estavam previstos, por exemplo, 1/3 de habitação popular nas novas áreas a serem construídas e recursos para a urbanização de todas as favelas contidas neste perímetro. Uma proposta inicial – não totalmente desenvolvida e ainda não sacramentada por todos os envolvidos – foi lançada para debate público. Em 2007, no entanto, após as eleições, o governo de Pernambuco mudou e a nova gestão simplesmente não deu continuidade ao projeto. Dois anos depois o mesmo se deu, desta vez no Recife. Hoje, na minha avaliação, dois fatores terminaram por detonar a possibilidade de implementação do projeto: o governo do Estado, por um lado, resolveu se desfazer dos seus terrenos no perímetro do projeto, privatizando uma área onde hoje está sendo construído um mega shopping center, e o governo federal, por outro lado, decidiu leiloar o terreno da União no cais José Estelita, que foi arrematado pelas três empresas que hoje pretendem implementar na área o projeto Novo Recife, que nada tem a ver com o plano que estava em desenvolvimento e sua estratégia mais global e intersetorial de implementação. No fim das contas, prevaleceram as negociações bilaterais a portas fechadas, sem conversa nem entre os entes federativos, nem entre os diversos órgãos setoriais envolvidos que os compõem, nem muito menos com a população da cidade.

Essa diretriz constava do Plano Metrópoles 2010 e referia-se aos “territórios de oportunidades” identificados na Região Metropolitana. O Projeto Capital (1999) já os havia reconhecidos no Recife e o Projeto Recife-Olinda (2005) concebido como multisetorial estruturava-se espacialmente nessa concepção de “territórios de oportunidades”.

2.3.8.2 Projeto de navegabilidade do Rio Capibaribe e Beberibe

O Rio Capibaribe tem um grande destaque na configuração espacial do Recife, pois “cortando os seus bairros, representou um papel fundamental na história da cidade” (STORCH, 2000). A construção das pontes no decorrer da fundação do Recife já denota a forte ligação identitária da população com a sua morfologia e as suas águas.

A navegação no Rio Capibaribe é antiga, de acordo com Braga (2012),

Já no final do século 19, foi criada a primeira empresa de transporte fluvial no Capibaribe, com barcos a vapor. Atendiam aos engenhos, como os de Casa Forte, Monteiro, Caxangá, Várzea e Apipucos – todos hoje bairros -, além das olarias das várzeas do Capibaribe [...] A última iniciativa de navegação se deu no início da década de 1970, com a lancha Garcia D'ávila, operada pela Prefeitura do Recife.

O projeto do governo para a navegabilidade do Rio Capibaribe tornando-o um corredor de transporte fluvial totaliza um investimento de R\$ 289 milhões e vai ter capacidade para transportar 335 mil passageiros por mês. Conforme Braga (2012):

Prevê uma mobilidade fluvial integrada ao Sistema Estrutural Integrado (SEI) de transportes urbanos, acrescentando 10 barcos transportando no máximo 86 pessoas, em viagens que duram cerca de uma hora da Estação do Metrô do Recife a Apipucos, numa rota de 11 km e cinco estações de atracação. Outra rota menor, de 2,5 km para norte, deverá funcionar com dois barcos. Esses, digamos 12 ônibus fluviais, se incorporariam aos previstos 1576 que circularão diariamente pelas ruas no Recife.

Quando entrar em operação, o transporte fluvial quando estiver em funcionamento vai atender os bairros de Santana, Torre, Derby, área central do Recife e Tacaruna, os quais terão uma estação para embarque e desembarque de passageiros. A previsão é que o projeto fique totalmente pronto até março de 2014 (antes da Copa do Mundo).

O processo de dragagem totaliza um valor de R\$ 102 milhões e vai remover lixos e escombros de 17 quilômetros do Capibaribe. O edital para licitação da dragagem já foi assinado pelo do Governo do Estado e publicado no Diário Oficial da União (DOU) e no Diário Oficial do Estado (DOE) no dia 26 de agosto de 2012. (Blog do Carlos Britto/Blog Diniz K-9, 2012)

Uma das maiores críticas a esse projeto estão relacionadas a questão da degradação do rio no que tange a poluição, assoreamento e destruição do manguezal, exigindo urgentemente sua revitalização.

Outra situação discutida é a inviabilidade desse projeto como corredor de transporte de massa, pois uma viagem confortável, com todos sentados, em barco climatizado e sem engarrafamentos, não será usufruída pelos passageiros mais

pobres que, por morarem distantes do rio, continuarão a utilizar os ônibus lotados e sem acesso a esses barcos. Além do que “a forma de divulgação tem levado ao entendimento da maioria de que os barcos serão uma solução para o nosso trânsito, o que redondamente não é verdade. Isto porque ele representará no máximo meio por cento do transporte público” (BRAGA, 2012).

2.3.8.3 Projeto Capibaribe Melhor

O Projeto Capibaribe Melhor tem como objetivo geral proporcionar condições para a dinamização urbana e socioeconômica dos habitantes do trecho da bacia do rio Capibaribe. A área de abrangência do Projeto, é limitada a leste pela Avenida Agamenon Magalhães, a oeste pela BR-101, a norte pela Avenida Norte e ao sul pela Avenida Caxangá (figura 16).

Figura 16 – Projeto Capibaribe Melhor

Fonte: www.recife.pe.gov.br. 2012

Esta área abriga, aproximadamente, 56.349 famílias, totalizando uma população de 225.396 habitantes, sendo que 116.244 habitantes moram à margem direita do rio Capibaribe e 109.152 habitantes moram à margem esquerda.

É importante salientar que este Projeto trata de uma conjugação de intervenções de caráter urbanístico, ambiental e social, promovendo a requalificação ambiental da bacia do Capibaribe, no perímetro do projeto e a redução da vulnerabilidade urbana e social da população.

O Projeto a ser desenvolvido ao longo de cinco anos, envolve recursos da ordem de 46,8 milhões de dólares, sendo 70% financiado pelo Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento - BIRD.

Os eixos de ação do Projeto compreendem:

Componente 1 - Desenvolvimento Institucional - Abrange um grupo de ações voltadas para o fortalecimento da gestão municipal fiscal e financeira, bem como urbana e ambiental.

Componente 2 – Desenvolvimento Urbano Integrado do Território - Visa proporcionar uma melhor qualidade dos espaços urbanos na área do Projeto através da criação e recuperação da infraestrutura física de lazer, parque e áreas verdes, saneamento, macro-drenagem, acessos e mobilidade.

Componente 3 – Desenvolvimento Social e Econômico do Território - Envolve as ações relativas ao desenvolvimento da educação sanitária e ambiental, apoio à promoção do trabalho e renda, desenvolvimento das potencialidades esportivas e culturais, promoção de operações urbanas e participação popular e controle social.

As obras previstas envolvem a implantação de Sistema de Esgotamento Sanitário no bairro de Iputinga e saneamento Integrado em 20 áreas pobres, implantação do Parque de Apipucos e de áreas verdes nas margens do Rio Capibaribe; reassentamento de habitações que ocupam as margens do rio e canais, em condições inadequadas e de risco, como as palafitas de algumas áreas pobres; recuperação de 11 canais com ações de revestimento da calha, limpeza, tratamento das margens e implantação de vias marginais.

As obras relacionadas à acessibilidade e mobilidade urbana se reportam as intervenções do sistema viário na área do Projeto e objetiva facilitar a mobilidade local dando acesso às duas margens, ao rio Capibaribe através de vias marginais, ponte e ligação aos equipamentos urbanos, principalmente os que serão implantados por esse Projeto. Estão previstos três tipos de intervenção:

1. Implantação – refere-se a abertura de novas vias, a implantação de vias ainda não pavimentadas ou a ampliação da calha (seção transversal), inclui a implantação total da infraestrutura e de sinalização; As vias novas terão a função de garantir a micro e macro acessibilidade ao sistema, garantindo que os níveis de mobilidade urbana sejam ampliados.

2. Adequação/ recuperação – vias pavimentadas existentes que terão mudanças e adequações em suas seções geométricas e/ou recuperação da pavimentação; incluem, em qualquer dos casos, revisão e implantação de sinalização.

3. Recuperação/Sinalização – vias existentes que necessitam de pequenas intervenções físicas referente à recuperação da pavimentação e adequação da sinalização para a circulação proposta.

As intervenções previstas também relacionam outras obras viárias como ponte viaduto sobre o Rio Capibaribe no bairro de Monteiro; Ciclovias às margens esquerda e direita do rio Capibaribe e reassentamento de habitações para implantação de vias de acesso e obras viárias. Inclusive de acordo com Projeto a ZEIS Inaldo Martins, será removida para implantação do Complexo Viário do Monteiro.

2.3.8.4 Projeto “Novo Recife” - Cais José Estelita

Em 2 de outubro de 2008, os grupos envolvidos no projeto (Moura Dubeux, Queiroz Galvão e GL Empreendimentos), compraram o terreno da antiga Rede Ferroviária Federal (RFFSA) orçado em quase R\$ 1 bilhão para construir os prédios residenciais e outros equipamentos urbanos existentes no projeto (figura 17). A área em discussão compreende um terreno de 101,7 mil hectares entre os dois conjuntos

de galpões ao longo do Cais José Estelita – do início do Cabanga ao viaduto das Cinco Pontas, que passa por cima do forte de mesmo nome.

Atualmente o projeto aguarda a avaliação da Prefeitura do Recife para, se aprovado, lançarem os empreendimentos por módulos. Como os imóveis terão entre 100 e 250 m², os apartamentos terão preço inicial entre R\$ 400 mil e R\$ 1 milhão.

Em uma das pontas, no Cabanga, teremos um prédio comercial e um flat, com operação de hotel, no estilo do Beach Class (empreendimento da Moura Dubeux em Boa Viagem). Na outra ponta, próxima ao viaduto das Cinco Pontas, serão um empresarial tipo A, um flat e um hotel”, comenta o empresário Gustavo Dubeux, da construtora Moura Dubeux, uma das responsáveis pelo projeto. Junto com ela, estão a Queiroz Galvão e a GL Empreendimentos (SEIXAS, 2010).

Figura 17 - Projeto Novo Recife – Cais José Estelita

Fonte: Jornal do Comércio, 16/04/2012

Próximo ao viaduto, também há um projeto para o hotel abrigar um centro de convenções de médio porte, com cerca de 500 lugares. No térreo dos hotéis, serão implantados restaurantes de acesso público. Para moradia, foram separados três lotes: dois deles com dois prédios cada um, e um, localizado no centro, com três torres. O empreendimento será chamado de Bairro Novo Recife e entre as principais mudanças está a construção de acessos viários entre a Avenida Sul e o Cais – hoje fechados pela área abandonada, haverá ruas transversais entre as duas vias paralelas, a Avenida Sul e o Cais José Estelita. (SEIXAS, 2010).

De acordo com o coordenador do projeto encabeçado pela construtora Moura Dubeux, Eduardo Moura¹⁹, 6,5 hectares, 65 mil metros quadrados serão transformados em lotes e destinados à construção de 12 edifícios – oito residenciais, dois empresariais e dois hotéis. Os outros 3,6 hectares, 36 mil metros quadrados, serão públicos, com a implantação de ruas, praças, vias, ciclovias, jardins, quiosques e polo marítimo, entre outros serviços. Os galpões que serão derrubados são os que ficam na altura do Cabanga, construídos na década de 70 (para armazenar açúcar). As linhas ferroviárias não vão ser mexidas. Em cada um deles, serão erguidas torres com empresariais, flats e residenciais com dois, três e quatro quartos. O metro quadrado vai custar de R\$ 5,5 mil a R\$ 7,5 mil.

Também está prevista a construção de duas vias ligando o Cais José Estelita à Avenida Sul e uma alça viária saindo do Viaduto Capitão Temudo até a Ilha do Leite. Uma vez concedido o alvará pela Prefeitura, a construtora prevê que o empreendimento fique pronto em até cinco anos. Segundo a secretária de Controle, Desenvolvimento Urbano e Obras do Recife, Maria José de Biase²⁰, o projeto ainda está em tramitação. “Já fizemos uma análise preliminar e algumas exigências. Ele foi também para avaliação no Iphan, que vai dar o seu parecer, e, quando voltar para nós, vai passar por todos os conselhos da Secretaria”.

Entre as exigências citadas pela secretária estão a apresentação de um memorial de impacto do empreendimento, a construção de um centro cultural e ciclovia, além da recuperação da Igreja de São José. “A Prefeitura não é contra nem a favor ao projeto, pois ainda estamos analisando. Ele pode vingar se todas as mitigações e adequações forem adotadas”, complementou²¹.

A Diretora de Preservação Cultural da Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), Nazaré Reis²² informou que o projeto ainda está sendo avaliado. Ela lembrou que os imóveis localizados no terreno fazem parte

¹⁹ Eduardo Moura – Diretor de Desenvolvimento Imobiliário da Moura Dubeux. In: Jornal do Commercio. Recife: 16/04/2012. Capa 2.

²⁰ Opinião retirada do site: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/03/no-recife-projeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita-gera-debate-acalorado.html>. Acessado em 24/03/2012.

²¹ Opinião de Maria José de Biase, retirada do site: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/03/no-recife-projeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita-gera-debate-acalorado.html>. Acessado em 24/03/2012.

²² Opinião retirada do site: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/03/no-recife-projeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita-gera-debate-acalorado.html>. Acessado em 24/03/2012.

do processo de tombamento envolvendo o patrimônio da RFFSA que tramita no órgão. “Estamos estudando o conjunto para ver o que de fato vai ser tombado ou não. Além dessa valoração dos imóveis, também estamos observando outros aspectos, como a interferência na paisagem por conta do gabarito (altura média) dos prédios”. Os prédios mais altos terão 40 andares (embora haja controvérsias entre os informantes sobre a altura desses edifícios), altura das Torres Gêmeas, erguidas pela mesma construtora no Cais de Santa Rita.

No momento o governo municipal aguarda os pareceres da Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Segundo Eduardo Moura (2012)²³, as pessoas que criticam percebem apenas um aspecto do projeto que é a verticalização, não entendem que a proposta visa a urbanização da área, com a implantação de áreas verdes, ciclovia e um espaço cultural. Sobre as críticas com relação a piora da mobilidade ele vai afirmar que, que não vai haver esse problema, pois “um médico que trabalha no polo (médico) da Ilha do Leite, por exemplo, vai morar em Boa Viagem ou Casa Forte e, todos os dias, sofre para se deslocar de casa para o trabalho. Se for dada a ele a opção de moradia perto do trabalho, num lugar agradável, é provável que aceite. Sendo assim, o deslocamento será menor e estaremos evitando que seja mais um veículo nos corredores da cidade”.

Ele também diz que o projeto vai servir como ponte para outros empreendimentos: “Nós vamos construir uma via ligando o Bairro de São José à Ilha do Leite, além de abrir diversas ruas de acesso na área. Também iremos restaurar a Igreja Matriz de São José, localizada na Rua Imperial, que hoje sofre com a degradação, e, a pedido do IPHAN, preservaremos os antigos galpões da Rede Ferroviária Federal”.

Esse projeto é uma amostra do fascínio da idéia de desenvolvimento e progresso há muito ultrapassada, comprometido com um modelo de cidade que é

²³ Bruno Cavalcanti – Gerente de Execução e Monitoramento de Projetos do Porto Digital. Entrevista concedida em 15/06/2012.

excludente, predatório e violento, permanecendo ao lado dos grandes empreendimentos imobiliários de luxo, financiando a expulsão da população pobre, através de valorização imobiliária sem contrapartida de desenvolvimento social. O modelo adotado pelas políticas públicas do Recife e do estado desconsidera questões urbanísticas básicas como a mobilidade, a preservação da memória histórica e o arejamento da cidade.

A construção visa privatizar uma das áreas mais bonitas da cidade, impedindo a contemplação da paisagem, indo de encontro às características do bairro e prejudicando a circulação de vento na ilha de Santo Antônio. Esse projeto é um atentado ao patrimônio, à memória, à identidade, à paisagem e só reforça o modelo de ocupação que segue a lógica econômica e segregadora.

As grandes intervenções contribuem para a promoção de alterações significativas nas formas de produção e apropriação social do espaço urbano. O processo de produção não é apenas histórico e social, sendo responsável por conflitos, pois nem todos se apropriam desse espaço de maneira democrática, nem vão ter as mesmas oportunidades, o que gera segregação espacial e privação da cidadania.

Os conflitos sociais resultantes do processo relativos às intervenções urbanas se manifestam por meio do processo de resistência, que às vezes ocorre de forma direta, como nas lutas contra as desapropriações, quanto na exigência de uma parcela crescente da população por direito à cidade, uma urgência de utilização do espaço público como um território para vivência da vida cotidiana. Os projetos de intervenção urbana indicam o movimento de reprodução do capital apoiado na renda da terra, em que a especulação imobiliária adquire uma função importante na reprodução do capital na cidade.

3 CONFLITOS NO ESPAÇO URBANO: RESISTÊNCIA SOCIAL VERSUS INTERESSE ECONÔMICO

[...] a justiça é a história, a liberdade é também a história. O saber liberta. Define-se como ciência da liberdade. No mundo oriental, um só era livre. No mundo antigo, alguns eram livres. No mundo moderno, todos serão livres. Assim vai o tempo. A esta visão otimista juntava-se uma representação fácil de reter: o evolucionismo, que não tardou a tornar-se ideologia corrente; o superior nasce do inferior, o melhor do pior. Tudo se apresentava então à luz do progresso como formação, gênese, transição, mas de um bem menos para um estado melhor. O *inteligível* definia-se pela continuidade. (LEFEBVRE, 1971, p.17).

3.1 Movimentos Sociais de Resistência

O espaço urbano é um território complexo que possui várias identidades, em que a sociedade se apropria. Devido a essa diversidade é normal que haja constantes disputas entre o poder público, privado e sociedade civil organizada. Segundo Haesbaert (2011, p.96), os conflitos se revelam a partir do momento em que os burgueses passam a ver os pobres, de dentro de um bulevar²⁴.

É em um desses bulevares que está sentado um casal. Em cadeiras de um café, na calçada, desfrutam a nova visão da Paris moderna. Em meio a isto, são surpreendidos por uma família andrajosa, que pára diante deles. Os olhos desses pobres traduzem surpresa e admiração, olham para aquilo que jamais poderão ter. A moça sente-se importunada e pede que chamem o gerente. O rapaz deixa-se invadir por uma onda de piedade e angústia pela expressão daqueles olhos.

A população passa a ter consciência do seu direito à cidade e busca isso. Ela não quer mais assistir ao movimento da janela. Não aceita que ajam grandes obras que beneficiam poucas pessoas, com isso há o surgimento do conflito, entre os diferentes atores, pois as pessoas “que antes apenas olhavam [...] agora invadem, lutam e disputam. As cadeiras não ficam mais nas calçadas – quanto mais distante desse mundo revelador e agressivo da miséria, melhor”. (HAESBAERT, 2011, p.97).

²⁴ Tipo urbanístico que marcou época na Paris do século XIX, na época da reforma Haussman. (HAESBAERT, 2011).

Os projetos de intervenção urbana que vêm sendo implantados são vistos como uma ação do Estado, no sentido de continuar modelando o espaço para atender os interesses das classes hegemônicas. Na prática é isso que ocorre nas três escalas de administração do Estado brasileiro: União, Estado e Município. Porém, esses projetos precisam ir, além disso, a intervenção urbana é um processo através do qual se pode modelar o espaço para beneficiar toda a população que está presente, que essa seja escutada, para que suas aspirações e interesses sejam contemplados pelas políticas públicas.

As intervenções se fazem através das políticas públicas, sejam elas de interesse econômico, que é o que tem predominado, sejam elas de interesse social, mas o ideal é que se tenham os dois interesses caminhando juntos porque sem a economia não é possível fazer nada, porque ela como carro chefe do Estado em termos de arrecadação, precisa de investimentos para fomentar a política adotada pelo Estado em prol dos seus cidadãos, sobretudo, num Estado democrático, aquelas direcionados a questão da inclusão social.

Com relação a política de habitação de interesse social é necessário mudar a forma como os projetos são feitos de retirada dos moradores que habitam favelas, palafitas e outras habitações insalubres, deslocando esse pessoal para novos conjuntos habitacionais que são construídos para essa finalidade.

É preciso que se pense nas questões relacionadas à identidade e as raízes fincadas por essa população com o seu território de origem. O processo de remoção retira a população de sua residência, colocando-a em novos espaços. Em vários casos vai haver o abandono desse novo território, com o repasse dos imóveis e a volta para o lugar de origem, ou que possuam as mesmas características.

A intervenção urbana deveria promover melhorias substanciais de qualidade de vida dessas populações, de maneira que as que moram em favelas e palafitas venham a mudar efetivamente as condições de vida integrando-se a cidade.

A disputa pela posse da terra em alguns casos pode não corresponder às melhorias habitacionais e alguma garantia de permanência em suas casas da população mais pobre que mora em áreas disputadas, tendo o poder público priorizando a legalização das terras para as forças hegemônicas. É preciso que se pense nas questões relacionadas à identidade e as raízes fincadas por essa população com o seu lugar e seus laços comunitários.

[...] a legalização insere a terra informal no mercado formal, e não necessariamente o cidadão na cidade. De fato, a legalização da terra reduz o estoque total de terras ilegais, acarretando uma crescente disputa pelo solo ilegal. Ou seja, a legalização promove a exclusão dos incluídos no mercado ilegal, e não é suficiente para promover a inclusão das pessoas no mercado imobiliário formal, nem, muito menos, para capacitar os indivíduos a permanecer nesses mercados emergentes. (SOUZA, 2002, p.265).

A escassez de terras, motivada pela não colocação da terra no mercado, amplia as pressões pela ocupação de um determinado terreno, que potencializam as disputas ali localizadas. E é nesse processo de disputa que o pobre urbano quase sempre sai perdendo, ou seja, dele fica excluído.

Um problema que ocorre devido a essa disputa é a invasão de terras urbanas que segundo Maricato (2007), no Brasil vai ser intrínseca ao processo de urbanização. E ela não vai ser causada pelos movimentos sociais ou pela ação da esquerda e sim “é estrutural e institucionalizada pelo mercado imobiliário excludente e pela ausência de políticas sociais”. (MARICATO, 2007, p.152).

Não se pode falar de movimentos sociais e resistência, sem antes realizar uma análise histórica que contextualiza o movimento atual. As formas de luta vêm ocorrendo há muitos anos, como por exemplo os movimentos sociais de moradia. Segundo Carneiro (2012), a onda de mobilizações que aconteceu tomou a dimensão de um movimento global, começando com exemplos internacionais, como a derrubada de ditaduras na Tunísia, Egito, Líbia e Iêmen, no continente africano e também na Europa, com greves e ocupações na Espanha e Grécia e uma revolta nos subúrbios de Londres, atingindo até a Rússia. Com exemplos também no Chile e em *Wall Street*, nos Estados Unidos.

O suicídio por imolação de Mohamed Bouazizi, um vendedor de frutas que protestava contra a apreensão de suas mercadorias, na Tunísia, em 17 de dezembro de 2010, foi apenas um dos muitos atos semelhantes ocorridos no norte da África que, além do desespero individual, simbolizaram o esgotamento psicológico de muitos povos em um mesmo momento. Houve

uma sincronia cosmopolita febril e viral de uma sequência de rebeliões quase espontâneas surgidas na margem sul do Mediterrâneo e que logo se manifestaram na Espanha, com os Indignados da Puerta del Sol, em Portugal, com a Geração à Rasca, e na Grécia, com a ocupação da praça Syntagma. Em todos os países houve uma mesma forma de ação: ocupações de praças, uso de redes de comunicação alternativas e articulações políticas que recusavam o espaço institucional tradicional. Países como a China sentiram o risco e censuraram a simples menção na internet à praça Tahrir, palco dos protestos egípcios. (CARNEIRO, 2012, p.8).

Esses movimentos são não programáticos, com a ausência de articulação partidária e possui uma liderança difusa. “Os movimentos se manifestam em rebeliões praticamente espontâneas contra as estruturas políticas partidárias e sindicais vigentes, mas sem forjar ainda uma nova articulação orgânica e representativa dos anseios de transformação e ruptura” (CARNEIRO, 2012, p.8).

Houve em 2011:

[...] uma onda de catarse política protagonizada especialmente pela nova geração, que sentiu esse processo como um despertar coletivo propagado não só pela mídia tradicional da TV ou do rádio, mas por uma difusão nova, nas redes sociais da internet, em particular o Twitter, tomando uma forma de disseminação viral, um boca a boca eletrônico com mensagens replicadas a milhares de outros emissores. (CARNEIRO, 2012, p.9).

Por torpedos de celular, operários da usina hidrelétrica de Jirau, em Rondônia, compartilham insatisfações com as condições de trabalho no canteiro de obras. Em poucas horas, o queixume alastra-se e resulta em uma das maiores revoltas trabalhistas da história recente do País, com 54 ônibus incendiados e 70% do acampamento depredado. Isso em plena selva amazônica, a quilômetros de distância de qualquer sindicato ou sede de partido. Três meses depois, também sem lideranças formais, bombeiros no Rio de Janeiro promovem um motim em pleno quartel da corporação, para exigir melhores salários. Presos, recebem massivo apoio de familiares, amigos e uma legião de desconhecidos por meio da internet e constroem o governador Sérgio Cabral. Na mesma semana, estudantes em Natal organizam por Twitter e Facebook manifestações contra a prefeita Mícarla de Souza (PV), levam 2 mil pessoas às ruas e montam acampamento no pátio da Câmara Municipal para pedir providências contra suspeitas de corrupção. (PICHONELLI; MARTINS, 2011, p.24).

Esses dois exemplos mostram a mídia como uma importante ferramenta para expor fatos que poucos sabem e que precisam se popularizados. Santos (2002, p.148) discorre sobre a forma que a mídia informa os acontecimentos, adotando certa estratégia como forma de sobrevivência.

Em sua dimensão global, o mercado controla uma produção oligopolística de notícias por meio das agências internacionais e nos apresenta o mundo atual como uma fábula. Em suas dimensões nacional e local, o mercado, agindo como mídia, segmenta a sociedade civil, influi sobre o fluxo e a hierarquia do noticiário e aconselha a espetacularização televisiva de certos

temas, confundindo os espíritos em nome de uma estratégia de vendas adotada pelos jornais como forma de sobrevivência. O remédio, aqui, é um veneno, num círculo vicioso que acaba por ser o seu principal pecado. Estará a imprensa pecando em nome próprio ou em nome e em favor do mercado? O resultado é o mesmo.

O acesso a informação é um direito fundamental. Recebê-la de boa qualidade permite a sociedade tomar decisões conscientes. Essa deve ser a visão comum de todas as entidades e pessoas para assim saber dos seus direitos e tendo acesso às informações visualizar os problemas e buscar soluções mais sensatas. Essas às vezes são repassadas de forma que interesse aos detentores de capital que são em sua maioria donos das maiores empresas de comunicação. Segundo Maricato (2007, p.165-166):

É evidente que a publicidade insistente e a mídia, de um modo geral, têm um papel especial na dissimulação da realidade do ambiente construído e na construção da sua representação, destacando os espaços de distinção. É evidente também que a representação ideológica é um instrumento de poder – dar aparência de “natural” e “geral” a um ponto de vista parcial, que nas cidades está associado aos expedientes de valorização imobiliária. A representação da cidade encobre a realidade científica. Uma intensa campanha publicitária leva uma ficção à população: o que se faz em território restrito e limitado ganha foros de universal. Os investimentos na periferia não contam para a dinâmica do poder político, como os próprios excluídos não contam para o mercado. E o que é mais trágico, a priorização das políticas sócias frequentemente não conta para os próprios excluídos cujas referências são a centralidade hegemônica.

A grande mídia ocupa um lugar central e decisivo na sociedade capitalista mundial, pois através dela podem passar as informações e estas serem repassadas para todos os lugares. Essa sociedade é composta pelo Estado e por megacorporações financeiras e industriais.

As corporações de mídia e entretenimento exercem dois papéis nos dias de hoje. O primeiro é com relação "à sua condição peculiar de agentes operacionais da globalização, do ponto de vista da enunciação discursiva" (MORAES, 2005). Onde não é apenas vendido e legitimado o ideário global, mas também o transformam em um discurso social hegemônico, "propagando visões de mundo e modos de vida que transferem para o mercado a regulação das demandas coletivas" (MORAES, 2005).

Os complexos transnacionais de comunicação interagem com o modelo tecnobucrático hegemônico, propagando um modo de existência e de pensamento que transfere para o mercado a regulação das demandas coletivas - como se o mercado fosse apanágio de todas as virtudes (MORAES, 1997, p.12).

Assim, a grande mídia vai operar tanto por adesão ideológica à globalização quanto por ser o único capaz segundo Moraes (2005): de "interconectar o planeta, através de malhas de satélites, cabos de fibra óptica e redes infoeletrônicas". Não acreditando que exista outro que seja capaz de interligar quase que instantaneamente diferentes povos, países e culturas.

Toda essa tecnologia vai propiciar ao campo da comunicação uma boa dinamicidade. Vai tornar disponível "a camadas ponderáveis de audiência, um estoque inimaginável de dados e imagens, de opções de entretenimento e de simulacros" (MORAES, 1997, p.19).

Todos os grupos de comunicação buscam alcançar à mesma lucratividade das grandes empresas multinacionais. Por causa disso, possuem os mesmos interesses e as mesmas estratégias no que diz respeito ao mercado. Não havendo nenhuma distinção no que diz respeito à filosofia, metas e estruturas de operação.

O segundo ponto com relação ao papel das corporações de mídia e entretenimento nos dias de hoje vai ser com relação ao modelo organizacional. Onde:

Durante o reinado neoliberal, ocorre um processo brutal de desregulamentação, de privatização, de depreciação do papel do Estado como esfera de representação pública e de esvaziamento proposital da sociedade civil e dos laços comunitários. A abertura desenfreada dos mercados de informação e entretenimento coloca por terra as salvaguardas nacionais porventura existentes. Os megagrupos de mídia – a maioria dos quais sediada nos Estados Unidos da América - passam a usufruir de um largo campo de manobras, desvencilhando-se de normas, regulamentos e obstáculos legais (MORAES, 2005).

Existe um número mínimo de corporações que controlam a mídia e estas fazem o que querem sem dar satisfações a ninguém, só para os seus acionistas, donos, que precisam que as notícias sejam do seu interesse, principalmente no que se refere à economia e a política.

As mídias vêm testando um elenco de projetos e programas cujas metas são a racionalidade gerencial, a produtividade, a competitividade, a qualidade e o intercâmbio com o público. Para manter acelerado o consumo, os grupos privados de comunicação têm mobilizado unidades operacionais como o marketing agressivo, a informação personalizada, campanhas promocionais, pesquisas, produtos segmentados e interativos (MORAES, 1997, p.34).

As informações passadas pelas grandes corporações chegam de forma que interessa ao capital, causando na população que vai consumi-la uma alienação. A produção em série das fábricas foi o ápice da alienação. O trabalhador não sabe o porquê faz aquilo e para onde vai. Não se deixar alienar é uma forma de resistência e é isso que vem acontecendo em alguns movimentos, através da discussão que envolve interesses coletivos e não apenas de uma minoria.

Os novos movimentos de resistência são em geral formados por jovens, que muitas vezes estão submetidos a condições precárias de estudo ou trabalho, não possuem casa própria e estão cansados de uma realidade violenta. Esse novo público está conectado constantemente à internet e menos dependente de lideranças e das grandes corporações de comunicação para se manter informado.

Com as redes sociais foi eliminada a necessidade de alguém intermediar as discussões e também criar rejeições aos intermediadores. Assim, a antiga forma de representação que estruturava a sociedade de massa, foi modificada, transformando o que antes era muito parecido em opiniões contrárias, passíveis de manifestação. Alguns casos do movimento de resistência frente ao processo de intervenção merecem ser analisados de forma isolada, devido as suas particularidades.

Foram analisados apenas os casos que ocorreram nos últimos 50 anos, devido as entrevistas realizadas com pessoas que participaram desses movimentos e por eles serem mais característicos nesses últimos anos.

3.1.1 O caso da Avenida Dantas Barreto

Alguns eventos merecem ser analisados quando se trata de movimento de resistência frente às intervenções urbanas. Nos últimos 50 anos, o marco inicial seria a construção da Avenida Dantas Barreto, que teve uma forte resistência da população. Como principal transformação teve a demolição da Igreja dos Martírios, construída em 1775, em um dia a igreja estava lá, no outro dia foi demolida. É um marco de intervenção da força do poder público bastante significativo.

Ela ocorreu no ano de 1973, durante o governo de Augusto Lucena (1971-1975), na Prefeitura do Recife. Ele tinha como meta o progresso urbanístico, mesmo que tivesse que causar destruição no patrimônio histórico. Ao todo, entre as décadas de 1960 e 1970, o bairro de São José foi devastado - foram destruídos vários edifícios e mais de 400 casas, onze ruas e o Pátio do Carmo. Foi uma operação urbana do tipo arrasa quarteirão, como pode ser observado comparando as fotos 30 e 31.

Foto 30 – Avenida Dantas Barreto antes de ser modificada

Foto 31 – Avenida Dantas Barreto depois de 1973, com a destruição do patrimônio

Fonte: https://chicomiranda.files.wordpress.com/2012/03/cm_recifeolinda_22.gif. Acessado em 02/08/2012.

A proposta da Avenida Dantas Barreto era facilitar o deslocamento da população e reorganizar o comércio no seu entorno, pois nesse período já era um dos maiores centros de compras do Recife. O discurso modernista existente na época pedia a abertura de largas e retilíneas avenidas, sendo bastante recorrente nos planos urbanísticos desse período. Isso causava grandes impasses, com a destruição de muitos edifícios, vias, e patrimônio histórico.

As destruições necessitaram de dispositivos legais para serem efetivadas, com isso foi instituído no Brasil a Lei de Desapropriação por utilidade pública, de 26/08/1903. Desse modo, as transformações verificadas em muitas cidades brasileiras caminharam lado a lado com a abertura de grandes avenidas e a

consequente destruição da cidade antiga, viabilizada pela lei. (PONTUAL; PICCOLO, 2008).

É possível perceber que houve resistência na época no depoimento de Zélia Lopes²⁵, moradora da Av. Dantas Barreto:

A rua que era bem estreita, aí na frente era a Rua do Alecrim, tinha um prédio, era um sobradinho de quatro andares, [...] depois tinha Aluizio de Marilaque, mais adiante um pouquinho tinha uma igreja (dos Martírios) que eu fiz parte por muitos anos, [...] quando foi para diminuir essa igreja a gente sofreu muito porque ninguém aceitava na época mas acabaram fazendo da forma que queriam fazer.

Também trás informações sobre como está a situação atual da Avenida e da saudade dos tempos de outrora²⁶.

Dessa época só tem eu por aqui com essa idade. Os que não suportaram saíram e nem pensam em voltar porque é muito difícil morar aqui. Eu te confesso eu não achei boa, e hoje principalmente, se vivendo aqui num lugar sem nenhuma segurança, isso aí é um ponto de droga. Antigamente sentávamos de noite nas calçadas, conversando e hoje em nenhum momento a gente pode mais fazer isso.

Segundo Carlos Bezerra Cavalcanti²⁷, pesquisador e geógrafo, se já existia o projeto de construção da Avenida Agamenon Magalhães não precisava ter aberto a Avenida Dantas Barreto, o que a tornou um lugar fantasma.

Isso ocorreu para a busca de uma falsa modernidade. Ela nunca chegou a desempenhar sua principal atribuição funcional, a de artéria viária, pois não liga nada, não tendo importância como via.

Em decorrência da subutilização do espaço público, e tendo em vista a crise econômica que assolava o país, a área é intensamente apropriada pelo comércio informal – os tradicionais camelôs da cidade do Recife. Como consequência desta ocupação “espontânea” uma série de conflitos foram gerados contribuindo para a deterioração deste espaço urbano. Assim, na época de elaboração da proposta do calçadão dos mascates, encontravam-se naquele espaço áreas de estacionamento, terminais de ônibus e uma grande quantidade de vendedores ambulantes atraídos pela intensa circulação de pedestres, cerca de 150 mil pessoas diariamente. (LIMA, 2007, p.56-57).

²⁵ Retirado do site: <http://www2.uol.com.br/JC/sites/recifeolinda2010/av-dantas.html>. Acessado em 21/12/2011.

²⁶ Retirado do site: <http://www2.uol.com.br/JC/sites/recifeolinda2010/av-dantas.html>. Acessado em 21/12/2011.

²⁷ Retirado do site: <http://www2.uol.com.br/JC/sites/recifeolinda2010/av-dantas.html>. Acessado em 21/12/2011.

No governo de Jarbas Vasconcelos foi construída mais uma obra conflitiva, o Camelódromo (foto 32). Foram gastos milhões de reais sem benefícios reais. Atualmente se encontra deteriorado, com espaços desorganizados, além de problemas de segurança e sujeira.

Foto 32 – Camelódromo na Avenida Dantas Barreto

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 27/08/2012

Hoje a Avenida encontra-se com vários problemas, como sujeira, ausência de calçadas, presença de comércio informal, buracos, características que fazem essa via continuar sendo um problema. Também se tornou corredor dos ônibus que trafegam em direção à Zona Sul.

Os bairros centrais apresentam muitos imóveis abandonados e em ruínas, que possuem características históricas e poderiam ser utilizados para habitação. O maior problema é que a tentativa de requalificação desses prédios esbarra na especulação imobiliária ou na indefinição de venda dos proprietários legais. Podemos citar como exemplo o caso da Avenida Guararapes e da Rua Imperial, que vêm perdendo sua vitalidade econômica e social, abrigando imóveis sem ocupação, espaços públicos degradados, comércio regular decadente e atividades informais desordenadas.

Outro caso é o da Avenida Dantas Barreto, via no centro do Recife que liga a Praça da República no bairro de Santo Antônio a Praça Sérgio Loreto, no Bairro de

São José, que a desordem faz com que hajam barracas improvisadas ocupando calçadas e fazendo com que a população ande pela rua.

3.1.2 Movimento “Amigos da Tamarineira”

A Santa Casa de Misericórdia, administrada pela Arquidiocese de Olinda e Recife, anunciou em 2010 que estava negociando desde 2008, com Álvaro Jucá, empresário local, e a Moura Dubeaux, grande construtora, para a instalação de um shopping Center e um condomínio de luxo no local onde hoje funciona o hospital psiquiátrico Ulisses Pernambucano, que foi, construído em 1883, e mais duas unidades de saúde, o Centro de Prevenção e Tratamento do Alcoolismo (CPTRA) e o Hospital Infantil Helena Moura, com 9,1 hectares. O hospital psiquiátrico atende a 160 pacientes e desde 1924 é administrado pelo Estado de Pernambuco. Mesmo fechado para a população, o sítio é arborizado com espécies frutíferas e nativas de mata atlântica, além de uma área de vegetação preservada.

Para implantação do novo projeto, a área foi alugada por 50 anos, a empresa Realesis, do grupo carioca BVA Empreendimentos, que pretendia investir em torno de R\$ 300 milhões, propondo-se a construir, além do shopping, com 170 lojas, um parque temático e museus com preservação de mais de 65% da área verde. A Santa Casa recebeu R\$ 1 milhão pelo contrato e teria direito a 10% do lucro líquido operacional do shopping ou um aluguel mínimo mensal de R\$ 130 mil.

Essa área vinha sendo alvo do interesse da iniciativa privada desde o final da década de 1980, devido ao seu tamanho e localização no território nobre da cidade do Recife. Já nessa época surgiu uma grande mobilização da sociedade, formada por entidades da área de saúde, de defesa do meio ambiente, da área cultural, bem como por cidadãos de todas as classes sociais e das mais diversas atividades profissionais. Dessa forma foi criado o Movimento “Amigos da Tamarineira”. Como importante iniciativa, a mobilização conseguiu o tombamento do “edifício principal, bem como seu respectivo entorno e demais benfeitorias”, mediante aprovação pelo Conselho Estadual de Cultura e posterior assinatura, pelo governador do Estado, do Decreto 15.650, de 20 de março de 1992 (AMIGOS DA TAMARINEIRA, 2010).

Em 2004, uma nova conquista do Movimento, foi a transformação da área em Imóvel de Proteção de Área Verde, em iniciativa do ex-vereador Luiz Helvécio aprovada pela Câmara e sancionada pelo então prefeito, João Paulo (PT). No entanto, apesar dos impedimentos legais para a descaracterização do chamado Sítio da Tamarineira, continuaram as investidas dos grupos empresariais interessados na privatização do espaço (AMIGOS DA TAMARINEIRA, 2010).

Segundo a gestora da Santa Casa de Misericórdia, Rilane Dueire (2010): "É um projeto pioneiro no Recife, algo tão grandioso e diferenciado que não entendo porque está sendo alvo de críticas".

A crítica é que nesse mesmo local, poderia ser criado um novo e belo parque para a região norte da cidade do Recife. "Trata-se de uma sucessão de equívocos que podem ser confirmados do ponto de vista legal e que causam comoção e revolta", disse a historiadora Virgínia Pernambucano de Melo (2010).

Integrantes do movimento "Amigos da Tamarineira" entraram no dia 15/03/2010, com uma ação popular na Vara da Fazenda Pública estadual visando a barrar a construção do shopping Center. A ação se baseia no fato de que toda a área, incluindo a parte construída, é tombada pelo Governo do Estado (decreto 15.650/1992) e reconhecida, pela prefeitura, como área de preservação ambiental. A ação pede a concessão de liminar para que a prefeitura do Recife não conceda nenhuma licença para construções no local e que a Santa Casa de Misericórdia não proceda qualquer intervenção na área.

Essa ação teve resultado, no dia 15/04/2010, o juiz Djalma Adrelino, da 4ª Vara da Fazenda Estadual, concedeu uma liminar dando um prazo de 48 horas, a partir da notificação, para que a Santa Casa de Misericórdia apresentasse o contrato de cessão do terreno para construção do shopping pela Realisis.

Os Amigos da Tamarineira defendiam que o governo estadual ou a prefeitura do Recife desapropriassem a área, que seria aberta ao público como um parque ou um jardim botânico. "Acabaria pelo menos com o risco e a incerteza que ronda os

pacientes mais humildes do Hospital Ulisses Pernambucano, única emergência psiquiátrica do Estado"²⁸ (AMIGOS DA TAMARINEIRA, 2010).

A causa dos Amigos da Tamarineira, que há cerca de 20 anos luta pela sua preservação, une todos os matizes - do ex-governador Mendonça Filho, do Democratas (DEM), autor da ação, ao ex-vereador petista Luiz Helvécio, também seu signatário - e tem apoio de entidades médicas e de psiquiatria, dos docentes da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), de arqueólogos, urbanistas e artistas plásticos. A Tamarineira se localiza em área de tráfego intenso, cujo impacto também é destacado pelo movimento.

No dia 13 de março de 2010, ocorreu uma manifestação da população (foto 33), com a presença de políticos, estudantes, professores universitários, parentes dos pacientes do hospital e outros favoráveis ao movimento. Na área foram realizadas atividades culturais, artísticas e vários discursos em prol da não utilização do parque para construção do shopping.

A sociedade estava disposta à luta, mesmo sabendo que o enfrentamento exigiria de todos sangue, suor e lágrimas. Nesse espaço várias mobilizações foram realizadas, sempre com importante participação popular, que para aqui vinha com o objetivo de defender o interesse coletivo. Muitos se expressaram na forma de artigos publicados nos meios de comunicação, ora denunciando a ilegalidade do negócio, mas sempre defendendo a manutenção do uso público de todo o espaço. (AMIGOS DA TAMARINEIRA, 2010).

²⁸ Opinião do procurador do Estado Jaime Asfora que também assinou a petição popular.

Foto 33 - Manifestação contra a construção do shopping na Tamarineira

Fonte: Clemison Campos/JC Imagem. Acessada em 21/05/2012. In: http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/canais/noticias/2010/03/13/manha_de_protesto_contra_shopping_na_tamarineira_66039.php

No dia 05 de junho de 2010, foi anunciado pelo prefeito João da Costa (PT), a desapropriação do Sítio da Tamarineira, com o objetivo de serem mantidas as atividades das três unidades de saúde e de ser criado um parque, com o pressuposto básico de manutenção de toda a sua área verde.

Temos a certeza, prefeito João da Costa, que a decisão do seu governo significa o início de um novo período para a cidade onde as decisões do gestor público são tomadas em função do bem-estar da população e não do bolso de grupos econômicos. (AMIGOS DA TAMARINEIRA, 2010).

O discurso dos empresários é o que se o terreno é privado e o projeto respeita as leis vigentes, ninguém pode impedi-lo, isso do ponto de vista jurídico ou burocrático. Porém de acordo com a Constituição promulgada em 1988, em seu artigo 170, inciso 3, a função social da propriedade, que foi confirmado no Estatuto da Cidade, coloca à disposição do gestor municipal um conjunto de dispositivos precisamente destinados a resolver situações de conflito segundo os interesses superiores da população.

Os empreendimentos comerciais de grande porte contribuem para a dinamização da economia local, inclusive para a oferta de novos postos de trabalho. Porém há muitas outras implicações a serem observadas, contabilizadas como impactos sobre a vida no entorno. Por exemplo, a mobilidade – ou seja, transtornos

inevitavelmente advindos da circulação extra de 2 a 3 mil novos veículos que contribuiriam para mais engarrafamentos e retenções na área.

Interesses de grupos imobiliários concorrentes também estão em jogo neste movimento, como é o caso do empresário João Carlos Paes Mendonça (JCPM), que vendeu sua rede de supermercados Bompreço e hoje é um grande investidor imobiliário. Seu grupo tem participação majoritária em todos os shoppings do grande Recife. E ele não quer a instalação de um shopping ali, pois seria um concorrente direto para o altamente lucrativo shopping Plaza e para o Tacaruna. Se ocorresse a instalação desse empreendimento, os consumidores potenciais dos bairros nobres da zona norte do Recife iriam utilizar o seu espaço, o que reduziria os lucros desses empreendimentos.

Dessa forma, esse é um exemplo de um movimento de resistência apoiado pelo grande capital a atender os seus interesses. A briga ali não tem nada de ambiental e esconde na verdade uma disputa comercial acirradíssima. Para Lefebvre (2004), os interesses dos capitalistas são promovidos quando se usa a própria organização social como força de produção.

3.1.3 Dona Lindu

Construído em área da União, cedida pela Superintendência do Patrimônio da União em Pernambuco (SPU/PE), e contando com mais de 27 mil metros quadrados, o parque Dona Lindu, foi inaugurado parcialmente em 30 de dezembro de 2008, sendo a inauguração oficial, com os equipamentos no dia 26 de março de 2011. Possui ciclovias, pistas para cooper e skate, quadras poliesportivas, playground, teatro, pavilhão para eventos e restaurantes (foto 34). O projeto do parque é de autoria arquiteto Oscar Niemeyer.

Foto 34 – Equipamentos de lazer localizados no Parque Dona Lindu

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 26/08/2012.

No início o Projeto do Parque Dona Lindu, construído no bairro de Boa Viagem, sofreu forte resistência da população civil organizada (fotos 35 e 36) devido ao seu projeto arquitetônico que tinha uma grande área pavimentada e pouca área verde. Esse tipo de parque com o solo bastante impermeabilizado contribui para o aumento da temperatura, devido ao baixo calor específico dos materiais rígidos, assim como pelo desempenho de vários outros índices térmicos, tais como coeficientes de absorção e reflectância bem diferentes entre o concreto e a vegetação. Tem poucas áreas de lazer e estas estão confinadas a pequenos espaços.

As maiores queixas da população que se posicionavam contra a construção da obra, foi o seu elevado custo, cerca de 30 milhões de reais, e pelo fato de se ter prometido um Parque arborizado e se ter projetado um Centro de Eventos repleto de concreto.

Foto 35 – Muro do Parque Dona Lindu pichado antes da inauguração

Fonte:
<http://acertodecontas.blog.br/atualidades/populacao-indignada-pixa-muro-do-parque/>.
 Acessado em 15/05/2012.

Foto 36 – Protesto contra a construção do Parque Dona Lindu

Fonte:
<http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/mes.php?pag=18&mes=03&ano=2011>. Acessado em 15/05/2012.

Como foi analisado em minha dissertação de mestrado (SERAFIM, 2008), o verde, tão importante para a qualificação ambiental do espaço público, aparece predominantemente como espaço de composição estética ou como espaço que sobra.

Segundo o Profº Ruskin Freitas (2012)²⁹:

Por parte do (Parque) Dona Lindu, minha crítica vai do caráter ambiental e da construção dos prédios ao nosso clima; que Oscar Niemeyer é mais escultor do que arquiteto, no sentido de valorizar muito a estética e não valorizar a funcionalidade, mas o Recife está tão carente de espaços públicos e culturais que ele está sendo um sucesso, então o sucesso é mais pela carência do Recife do que pela qualidade do projeto.

Projetos dessa relevância mereceriam maior discussão com a população usuária e com especialistas que mediassem os diversos interesses da sociedade e que ponderassem sobre os diversos princípios da arquitetura e urbanismo, que combinariam estética, funcionalidade e técnica, sem jamais privilegiar, em demasia, um desses pilares.

²⁹ Ruskin Freitas – Diretor de Estudos Regionais e Urbanos do CONDEPE/FIDEM e Professor Doutor da UFPE/MDU. Em 17/07/2012.

3.1.4 Ocupa Estelita - #Ocupeestelita

No dia 14 de abril de 2012, houve um protesto na área do Cais José Estelita, denominado *OcupaEstelita* (fotos 37 e 38), contra o projeto apresentado pelo Consórcio Novo Recife (Moura Dubeux, Queiroz Galvão, ARA Empreendimentos e GL Empreendimentos), que visa renovar esse espaço, como foi visto no item 2. Esse foi mais uma forma de manifestação e resistência contra as intervenções urbanas impostas a população sem sua ampla discussão.

Foto 37 - Movimento “Ocupe Estelita” no Cais José Estelita

Foto 38 - Movimento “Ocupe Estelita” no Cais José Estelita

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012.

O movimento foi inspirado no *Occupy Wall Street*³⁰ e foi articulado por meio de redes sociais, sem intervenção de partidos políticos. Teve como objetivo discutir o modelo urbano do Recife e as suas políticas públicas. A mobilização para a participação nesse movimento foi feita principalmente nas redes sociais, com destaque para o grupo de Direitos Urbanos, no site de relacionamentos *Facebook*.

O movimento ali o discurso político com a realização de atividades artísticas e esportivas (fotos 39, 40 e 41). Vários artistas se revezaram em palcos improvisados e havia a presença de muitas crianças.

³⁰ Movimento inspirado nos levantes da Primavera Árabe, que levou uma multidão ao Zuccotti Park, espaço público cravado no centro financeiro de Manhattan no dia 17 de setembro de 2011 para protestar contra a política econômica implantada nos Estados Unidos. Se tornando o novo símbolo de mobilização.

Foto 39 – Manifestações culturais com crianças

Foto 40 – Ciclistas aderindo ao movimento

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012.

Foto 41 - Pintura nos muros degradados

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 14/04/2012.

Para a maioria dos manifestantes presentes nesse evento, o projeto do jeito que foi apresentado “ajuda a isolar o bairro”. A população alega a defesa do patrimônio material e sentimental ligado ao local – o terreno no qual pode ser erguido um complexo empresarial, residencial e hoteleiro abriga antigos galpões, estações ferroviárias e a segunda linha de trem mais antiga do Brasil.

A opinião da população durante o evento, em blogs, sites e fóruns de discussão é que a área deveria ter outros usos, com a construção de uma área de lazer de acesso público; construção de moradias populares (como estava previsto no Projeto Recife-Olinda), uma requalificação da linha férrea, valorizando assim, o transporte urbano coletivo.

As opiniões sobre esse empreendimento são diversas, por exemplo, segundo Prof. Dr. Ruskin (2012)³¹:

O empreendimento que será localizado no Cais José Estelita eu acho interessante, indo na contramão da maioria que critica, acho importante, não adianta a gente preservar o bairro de São José, um bairro decadente e deteriorado, então acho que é importante trazer novos investimentos, novas moradias, e mesmo que se quebre um pouco da paisagem típica eu acho que vai valorizar o bairro como um todo, e outra, a revitalização, climaticamente não é um problema, e também não vai ser um problema para a mobilidade, se a gente tem os afastamentos dos prédios mantém uma densidade baixa, então também é benéfico.

Os empreendedores, detentores do capital, não aceitam as críticas e costumam disser que a solução apresentada por eles é mágica, mostrando como o novo empreendimento vai ser importante no local onde a área está abandonada com a presença de armazéns degradados. Isso pode ser observado no comunicado que o Consórcio Novo Recife encaminhou para os meios de comunicação antes da realização do protesto.

O Consórcio Novo Recife, que reúne as empresas Ara Empreendimentos, GL Empreendimentos, Moura Dubeux Engenharia e Queiroz Galvão, tendo em vista a realização, no próximo domingo (15), do “Ocupe Estelita”, no Cais José Estelita, vem esclarecer os seguintes pontos:

1º) As empresas do projeto Novo Recife (Moura Dubeux, Queiroz Galvão e GL Empreendimentos) reiteram a preocupação do projeto com o urbanismo, a mobilidade e a revitalização de uma das áreas mais belas da cidade e que está há décadas entregue ao abandono;

2º) O consórcio Novo Recife lembra que o projeto de desenvolvimento imobiliário para a área passa pela avaliação de todas as instâncias competentes (Prefeitura do Recife, Fundarpe, Iphan);

3º) O projeto Novo Recife, que ainda está sob avaliação da Prefeitura do Recife, vai possibilitar ao morador da cidade a possibilidade de usufruir de áreas verdes, ciclovias e espaço cultural;

4º) O Consórcio Novo Recife ressalta que o projeto garante a preservação dos galpões da antiga Rede Ferroviária Federal, que ficam próximos ao viaduto das Cinco Pontas. No local, está previsto a implantação de um centro de convivência e de cultura;

5º) Além da preservação dos antigos galpões da Rede Ferroviária Federal, o Consórcio Novo Recife vai restaurar a Igreja Matriz de São José, localizada na Rua Imperial. A Igreja, que começou a ser construída em 1845 e levou 20 anos para ficar pronta, sofre com a degradação da sua estrutura. A reforma vai devolver à população da cidade um dos seus marcos históricos;

6º) As empresas do projeto Novo Recife reforçam o compromisso com o desenvolvimento urbanístico do Recife e com a preservação da sua história. (<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/04/movimento-de-ocupacao-de-espaco-publico-reune-recifenses-no-centro.html>). Acessado em 20/04/2012.

³¹ Ruskin Freitas – Diretor de Estudos Regionais e Urbanos do CONDEPE/FIDEM e Professor Doutor da UFPE/MDU. Em 17/07/2012.

Segundo Leite; Peixoto (2009) é preciso tomar cuidado com as intervenções urbanas, pois após o período de apogeu, que vão agir como um elixir para os problemas de uma realidade decadente vai ocorrer uma contrarrevanche exacerbada por um sentimento de reconquista do espaço que aniquila as perspectivas depuradoras dessas operações.

Um dos aspectos que merece ser discutido é a valorização fundiária causada por esse empreendimento. Um problema que pode ser sentido no bairro de Brasília Teimosa pela sua proximidade com o local (foto 42).

Foto 42 - Cais José Estelita visto do bairro de Brasília Teimosa

Fonte: Ana Regina Marinho. Em

Esse bairro já vem sofrendo com a especulação imobiliária devido a sua proximidade física com os bairros do Pina e Boa Viagem e a situação pode ficar ainda pior. Quando se trata do urbano há sempre um embate entre a cidade para acumulação de capital e para garantia dos interesses da vida. Com a implantação desse grande projeto urbano a centralidade característica desse espaço passaria a ser mercadoria.

3.1.5 Via Mangue / Rio-Mar

A construção dos empreendimentos da Via Mangue e do shopping Rio Mar analisados no capítulo 2 causaram várias desapropriações e foi construído um conjunto habitacional, chamado de Via Mangue. Porém não teve casa para todos, quem não foi cadastrado em 2007 pela PCR não ganhou um apartamento e sim foi oferecida uma insignificante indenização de 5 mil reais. As famílias foram obrigadas a aceitar qualquer proposta da administração municipal sob ameaça de derrubada dos barracos com uma autorização judicial. Também houve casos de pessoas que nunca moraram no local de conseguir um apartamento e esses são geralmente lideranças comunitárias. Isso ocorre para impedir a articulação de demandas e assim comprometer o poder de mobilização da população. (<http://reciferesiste.org/desenvolvimento-nao-e-qualidade-de-vida-o-caso-da-via-mangue/>). Acessado em 19/05/2012.

Segundo Castilho (2012)³² essa é uma grande intervenção que causa transformações:

Outra grande intervenção que vejo ocorrendo na cidade é essa interferência nas habitações de interesse social, em favela e palafita, porém o que acontece é que ocorrem transformações nas áreas próximas a esses grandes empreendimentos; como o conjunto via mangue II e III, colado na via mangue, justamente para tirar aquelas palafitas. Construir e fazer com que aquele pessoal permaneça um pouco ali, mesmo sabendo que no futuro eles vão repassar esses imóveis, mesmo sem poder.

As moradias existentes na área, por serem em sua maioria palafitas, eram consideradas irregulares e insalubres.

Apesar de ausência de infraestrutura básica no local, a solução não se dá pela retirada das famílias em troca do início das obras. As exigências da população de toda a cidade têm de ser incluídas no planejamento do poder público de maneira que garanta a autonomia das famílias na produção do espaço que é delas por direito.

³² Cláudio Castilho – Professor Doutor da UFPE. Entrevista concedida em 31/07/2012.

Além disso, por se tratar de uma área localizada na Bacia do Pina, na confluência dos rios e onde há resquícios dos mangues que cobriam a cidade, vai ser utilizada para a atividade turística que certamente não conta com a presença daquelas famílias no local (Foto 43). O interesse das construtoras na área é antigo e vem recebendo atenção especial por parte da prefeitura. A aliança entre o poder público e o mercado da construção civil parecia antever a situação de descaso para com as famílias residentes no local. Antes da própria Via Mangue, algumas obras no entorno das comunidades já estavam afetando os barracos, muitos ficando seriamente comprometidos. Políticas desenvolvimentistas vêm sendo marca registrada das capitais brasileiras, porém as grandes obras propagandeadas pelo Estado não dialogam e nem visam incluir socialmente as partes envolvidas.

Foto 43 – Shopping Rio Mar e igrejas do bairro de São José

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 09/07/2012

Apesar desses problemas o mangue existente na região não está sendo destruído, pois os empreendedores imobiliários compraram um terreno foi da antiga fábrica da Bacardi, que já possuía um solo impermeabilizado. Uma preocupação que

a PCR tem que ter é com o controle urbano, pois como a via contorna o mangue pode ocorrer uma ocupação irregular de suas margens. Tem que haver um limite de construção, pois se não acontecer esse controle urbano o mangue que agora vai estar exposto, vai acabar sendo destruído.

Existem vários problemas existentes pela falta de controle urbano. Por mais que cada um se esforce, sempre vai esbarrar na informalidade, desde os mascates o Recife já surgiu assim e mantém isso até hoje, então qualquer gestão vai ter um grande desafio, enfrentar essa a problemática da informalidade e da ausência de controle urbano.

3.1.6 Manifestações em grandes vias: o caso das Avenidas Conde da Boa Vista e Agamenon Magalhães

De um lado, reivindicações e cobranças ao poder público. Do outro, população presa em engarrafamentos. Déficit de moradia, falta de água, violência e aumento de passagens de ônibus são as principais causas de manifestações ocorridas, nas Avenidas Conde da Boa Vista e Agamenon Magalhães, duas grandes vias, que nos horários de pico, acabam travadas, mais do que o normal.

A cidade não dispõe de rotas alternativas e sofre com a problemática da mobilidade e ainda não encontra solução para lidar com as constantes interdições das vias públicas.

As manifestações são realizadas propositalmente nessas áreas, devido ao transtorno e a visibilidade que causam (Foto 44). O assunto, no entanto, vai mais além do debate sobre o impacto no trânsito. A legislação garante dois direitos fundamentais envolvidos na questão: a liberdade de expressão e o direito de ir e vir. Havendo assim, uma colisão de direitos fundamentais, um invadindo a esfera do outro.

Foto 44 – Manifestação na Avenida Conde da Boa Vista

Fonte: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2012/03/27/policia-vai-endurecer-durante-protestos-37206.php>. Acessado em 14/06/2012.

A Polícia Militar de Pernambuco (PMPE) será mais rígida (2012) na atuação durante os protestos em vias públicas, devido às constantes manifestações e consequentes interdições de ruas e avenidas que têm acontecido na RMR (Foto 45). Entre as ações prometidas estão a maior agilidade na desobstrução das áreas prejudicadas e a prisão de quem resistir. Desde o início do ano, 538 manifestações que impediram a circulação das pessoas foram registradas pelo Centro Integrado de Operações de Defesa Social (CIODS) no Grande Recife.

Foto 45 – Policiais controlam a manifestação na Avenida Conde da Boa Vista

Fonte: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2012/03/24/quando-os-protestos-extrapalam-e-atrapalham-a-vida-de-todos-36986.php>. Acessado em 14/06/2012.

A intensificação das ações da polícia é uma tentativa de impedir que a população fique refém de manifestantes. Por isso, a PM planeja evitar a queima de

objetos, direcionar as manifestações que envolvem caminhadas para deixar livre uma ou mais faixas e negociar a desinterdição imediata da via pública quando não for possível prevenir a obstrução. Em caso de resistência dos manifestantes, o policiamento agirá para desinterditar as vias, usando o bom senso. Mas quando necessário, com o uso progressivo da força.

De acordo com o Secretário de Defesa Social, Wilson Damázio (2012)³³, a atuação do Batalhão de Choque se faz necessária quando não há evolução nas negociações. “Nosso propósito não é prender, é desinterditar a via. Em caso de haver resistência, a polícia deve agir conforme manda a lei. O que queremos é disciplinar e evitar os excessos. Estamos preocupados com o avanço desses protestos, principalmente, quando incineram pneus e madeira, porque além de interromper o serviço de transporte público e de cargas, eles causam danos irreparáveis ao patrimônio, o desperdício de dinheiro público para conter o incêndio e expõem a vida das pessoas que estão passando”.

Em 2011, foram registradas, pelo 190 do CIODS, 2.379 ocorrências de interdição de vias. Dessas, 875 aconteceram na capital pernambucana. O bairro onde houve maior quantidade de protestos com obstrução de vias públicas foi a Iputinga, na Zona Oeste da cidade, devido a esse bairro se localizar as margens da BR-101 Norte de um lado e por causa disso, ocorrer inúmeros acidentes e do outro lado limitando-se com a Avenida Caxangá, importante via da cidade do Recife e que causa sérios problemas de trânsito quando tem suas vias fechadas.

A Secretaria das Cidades, que cuida das questões de habitação, e a Secretaria Estadual de Articulação Social e Regional (SEASR), que trata da mediação de conflitos, são os representantes do poder público para tentar remediar esses conflitos.

³³ Wilson Damázio – Secretário de Defesa Social. In: <http://urbana-pe.com.br/pm-sera-mais-rigida-com-manifestacoes-em-meio-a-vias>. Fonte: Jornal do Commercio – Cidades. Acessado em 19/05/2012.

3.2 Intervenções Urbanas em Comunidades de Baixa Renda

Os problemas referentes à existência de moradias precárias e o não acesso aos direitos básicos por parte de uma parcela da população nas cidades, de modo geral, vêm sendo amplamente discutidos, principalmente no que se refere ao acesso à terra urbana para moradia como uma questão de redistribuição espacial das cidades.

As intervenções urbanas não ocorrem apenas em lugares interessantes por sua localização ao capital. Elas também vão ser realizadas em comunidades de baixa renda, com o intuito de requalificar o espaço e as pessoas continuarem morando, ou como é mais comum, a remoção da população dos seus lugares de moradia com discursos políticos de que assim vai ser melhor para essa população.

A população de baixa renda muitas vezes não tem condições financeiras de adquirir o direito de propriedade do solo urbano, portanto se sentem no direito muitas vezes de adquirir o direito de moradia, pelo tempo de uso ou por não terem para onde ir. Dessa forma, esses moradores lutam para a sua inclusão social.

O Recife sempre teve um histórico de luta pela terra. Segundo Souza (2002), no final da década de 1950 até o final da década de 1970, algumas pessoas, através da ocupação e invasão de terras, junto com os movimentos sociais urbanos, disputavam seus direitos de morar e de construir de forma inversa aos proprietários das terras e do Estado, indo de encontro com o discurso dominante.

Em 1979, em Recife, um marco de reação ao paradigma dominante da propriedade quebra a inércia do Estado e do direito. São os casos de disputas pela moradia nos assentamentos de Brasília Teimosa, Mangueira e Mustardinha. Os atores envolvidos nesse processo de quebra de inércia (moradores, advogados, assistentes sociais, a Comissão de Justiça e Paz da Igreja Católica, políticos, o Estado e os proprietários dos terrenos) se encontravam em forte conflito. Foram feitas algumas alianças, nas quais houve perdas e ganhos; compromissos foram firmados, reconhecendo-se, ora parcial ora totalmente, o direito de morar e construir dos ocupantes desses terrenos. (SOUZA, 2002, p. 260).

Na década de 1970, também houve um fortalecimento do movimento popular na comunidade do Coque, localizada nos bairros de São José e Joana Bezerra. Um dos fatores determinantes que contribuíram para a organização comunitária dos

bairros pobres foi a ação da Igreja Católica, através da Comissão Arquidiocesana de Justiça e Paz de Olinda, no qual fazia parte Dom Hélder Câmara.

Com isso, o Estado foi modificando seu papel. Em 1983, houve a criação da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), na Lei nº. 14.551/83, instituindo as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), que são áreas de habitações da população de baixa renda, que moram em ocupações irregulares e sem infra-estrutura. Dessa forma o Estado objetivava urbanizar e legalizar os assentamentos ilegais. Foram declaradas 23 ZEIS.

As ZEIS devem ser consideradas uma conquista do movimento social. O Estado as criou para garantir a permanência dos moradores que interessavam para a manutenção de seus interesses para permanecerem, continuarem morando os locais.

Em 1987, foi criado o Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (PREZEIS), Lei nº. 14.947/87. Com ele, as ações efetivas puderam ser implantadas. Foi uma intervenção do Estado no sentido de contribuir com a urbanização. Segundo Souza (2002), essa lei ficou conhecida como a “Lei das Favelas”, devido a um instrumento do Estado, em caráter de lei, uma política de urbanização e legalização.

A criação do PREZEIS pode ser entendido de duas formas, como um símbolo de uma vitória para o movimento popular urbano no Recife, pois garantiu a terra para os moradores e permitiu a participação popular na condução do processo de urbanização e legalização; ou como uma forma de, segundo Souza (2002, p.261) “desmobilização dos movimentos urbanos populares que ameaçam a ordem social dominante”.

Considero que essa questão se repetiu no caso das ZEIS, em Recife, uma vez que, ali, os movimentos sociais urbanos foram considerados, na época, uma ameaça em potencial ao capitalismo, pois temia-se que a capital pernambucana se tornasse uma nova Cuba. Houve a desmobilização dos movimentos sociais, com a exigência da formação das Comissões de Urbanização e Legalização da posse da terra (COMUL) nas ZEIS, e de uma associação de moradores oficial, com reconhecimento do poder público. (SOUZA, 2002, p.261).

Para o PREZEIS ser mais eficiente era necessário ter a Comissão de Urbanização e Legalização (COMUL), das 66 ZEIS existentes na cidade do Recife, apenas 33 possuem essa comissão e por isso podem participar de reuniões e ter voz ativa no Estado.

Existem reuniões sempre na URB e nas comunidades. O Centro Dom Helder Câmara de Estudos e Ação Social (CENDHEC) é entidade não-governamental que assessora o PREZEIS. Esse modelo compromete a eficácia dos movimentos, pois exclui, ao longo do tempo, os não-líderes do processo de decisão. “A desestruturação dos movimentos começa, então, a ganhar corpo a partir da estruturação de novas entidades organizacionais, o que parece ter motivado o aumento da exclusão de tais populações”. (SOUZA, 2002, p.262).

A delimitação espacial das ZEIS foi feita pensando numa melhor administração, portanto em alguns casos, os terrenos desejados pelas comunidades não foram contemplados e isso mereceria uma discussão e devido à forma como elas surgiram, como um único líder, isso não foi possível. Em 1996 na segunda gestão de Jarbas Vasconcelos (1993-1997) houve uma atualização da LUOS, através da Lei nº 16.176/96.

Nelas as ZEIS vão ser definidas no art. 17, como: “áreas de assentamento habitacionais de população de baixa renda, surgidos espontaneamente, existentes, consolidados ou propostos pelo Poder Público, onde haja possibilidade de urbanização e regularização fundiária”. Para uma localidade ser considerada ZEIS é preciso possuir algumas características, como (LUOS, 1996, art. 17, § 2º):

- I – ter uso predominantemente habitacional;
- II – apresentar tipologia de população com renda familiar média igual ou inferior a 3 (três salários mínimos);
- III) ter carência ou ausência de serviços de infraestrutura básica;
- IV) possuir densidade habitacional não inferior a 30 (trinta) residências por hectare;
- V) ser passível de urbanização.

É preciso entender que o direito de moradia iria se referir mais às questões sociais da habitação, enquanto que o direito de construir interferiria diretamente em questões de exploração econômica da terra, através da utilização de sua capacidade produtiva que tem valor no mercado, valor que é tão disputado. Nessas

disputas, a sociedade é quem determina os seus modelos de função social da propriedade.

A presença da ZEIS atrapalha os planos do capital. A criação dessas inibiu a especulação imobiliária, devido a impossibilidade de comprar os terrenos localizados nessa área. Só que os empreendedores arrumam novos lugares para a criação de novos espaços de consumo.

Nessa tese foram analisados 4 casos do processo de intervenção urbana na cidade do Recife, o bairro dos Coelhos, a comunidade do Coque na Ilha de Joana Bezerra e no Bairro de São José e o bairro de Brasília Teimosa, todos com caracterizados como ZEIS e a comunidade do Pilar, no Bairro do Recife, que faz parte da ZEPH. Todos eles sofreram enormes transformações em seus espaços para a reprodução do capital e possuem algumas particularidades que merecem ser analisadas.

Verificando a tabela 5 observa-se que o bairro de Brasília Teimosa possui a maior densidade demográfica, dos espaços analisados, com 280,33 habitantes por hectare, os Coelhos vem em seguida com 191,30 habitantes por hectare, seguido pela Ilha de Joana Bezerra com 108,87 habitantes por hectare. Os bairros de São José, com 48,81 e o do Recife com 1,30 são os mais antigos e que possuem uma densidade menor, em relação aos outros bairros analisados.

Destaca-se ainda que no período 2000-2010 o crescimento da população residente nos bairros dos Coelhos (11,82%, bastante expressiva) e São José (0,40%). Enquanto que os bairros de Brasília Teimosa e Ilha de Joana Bezerra tiveram um ligeiro declínio de população com respectivamente, -4,29% e -0,99%, e o bairro do Recife, já mencionado (item 2.3.1), detém uma maior redução em termos de população residente. Todos eles possuem um grande número de famílias vivendo em condições precárias e por causa disso fazem parte das zonas especiais de interesse social e áreas pobres.

Tabela 5 - Área e habitantes dos bairros de Brasília Teimosa, Coelhos, Ilha de Joana Bezerra, Bairro do Recife e São José

BAIRRO	ÁREA	HABITANTES (2000)	HABITANTES (2010)
Brasília Teimosa	65,4 hectares	19.155	18.334
Coelhos	39,9 hectares	6826	7633
Ilha de Joana Bezerra	116,0 hectares	12755	12629
Bairro do Recife	467,81 hectares	925	602
São José	178 hectares	8.653	8.688

Fonte: IBGE, 2000, 2010 e PCR

Na primeira metade do século XIX, os Coelhos era uma aglomeração pertencente ao bairro da Boa Vista, próxima ao chamado Parque Capibaribe, atual Ilha do Leite. Era inteiramente degradada onde vivia uma população pobre e marginalizada que habitava sobre palafitas, coberta de manguezais e onde existiam milhares de mocambos (ANDRADE, 1979).

Sua ocupação era em área de mangue, às margens do rio Capibaribe. A comunidade teve início com estabelecimentos industriais e institucionais na sua maioria localizados no alinhamento com a Rua dos Coelhos e a Rua José Mariano (mapa 11). As primeiras habitações foram surgindo aos poucos, sendo resultado de aterros feitos pelos moradores. Nessa época apareceram algumas famílias, como a Família Masel, Genésio Caruso e a Instituição CIA da Caridade, reclamando a posse da terra. Entretanto, houve por parte da comunidade resistência conseguindo permanecer no lugar.

Mapa 11 - Bairro dos Coelhos

Fonte: FIDEM. Adaptado por Ana Regina Marinho

O Cais José Mariano começou a ser ocupado na década de 1920, nesse local era onde se encontrava o cemitério dos Judeus, um matadouro, da época colonial, e um sítio frutífero que pertencia à família Coelho Cintra. Em 1846, houve a construção do hospital Pedro II e a instalação de algumas atividades comerciais nas imediações da Rua José Mariano.

Na década de 1970 teve uma Política Habitacional implantada pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH). Os moradores que resistiram as expulsões reivindicaram seus direitos de moradia, disputando a posse das propriedades com os verdadeiros donos. A maioria da população do bairro mora nele a várias décadas desde essa época.

Várias mudanças ocorreram no bairro nas décadas de 1980 e 1990. As casas passaram de tábuas à alvenaria, construção de uma ponte-viaduto, conhecida como Poeta Joaquim Cardoso (foto 46). Para construção dessa ponte, vários imóveis foram removidos, mostrando a prioridade do poder público em prol do sistema viário. Outro processo de intervenção pública e privada nessa área foi a construção de residências e obras do Complexo Joana Bezerra e empresariais do polo médico na Ilha do Leite (foto 47), que causaram a destruição do manguezal. Essas intervenções tendem a tornar a área cada vez mais valorizada.

Foto 46 - Ponte Poeta Joaquim Cardoso ao fundo hospital Pedro II, bairro dos Coelhos

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 20/04/2012.

Na área onde foram construídos o complexo de Joana Bezerra (foto 48) e do Polo Médico, foi considerado para os moradores do bairro dos Coelhos área proibida de ampliação das residências por causa do manguezal presente. E a presença desses novos equipamentos tendem a deixar a população moradora mais dentro de casa. E a sede imobiliária continua.

Foto 47 - Complexo do bairro de Joana Bezerra visto da Ponte Poeta Joaquim Cardoso

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 20/04/2012.

Foto 48 - Empresariais e polo médico do bairro Ilha do Leite à direita e Hospital Pedro II à esquerda no bairro dos Coelhos, vistos da Ponte Poeta Joaquim Cardoso

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 20/04/2012.

A população dos Coelhos, obteve um expressivo crescimento no período de 2000-2010, segundo o censo do IBGE. Tal fato pode ser explicado pelos investimentos em construção de conjuntos habitacionais, para retirada das comunidades carentes de suas precárias residências à beira do mangue e das áreas insalubres. Mesmo assim, atualmente, há inúmeros problemas relacionados à moradia e a infraestrutura, de saneamento, sobretudo ligados ao abastecimento d'água precário, lixo e a ausência de esgotamento sanitário na maioria das residências, além da presença de poucas áreas verdes e de lazer.

A maioria da população residente trabalha em profissões que refletem uma baixa qualificação, como pedreiro, marceneiro, lavadeira, serralheiro e doméstica. O desemprego na área aumentou com a desativação da antiga CILPE/PARMALAT, a fábrica da família Matarazzo (foto 49) (atual Praça Matarazzo, no mapa 10) e a gráfica poligráfica. Os hospitais próximos (IMIP e Pedro II e os localizados nos bairros da Ilha do Leite e do Paissandu) não contratam por precisarem de mão-de-obra especializada e a população desse bairro tem um baixo índice de escolaridade. As comunidades cadastradas na URB localizadas nesse bairro e onde reside a população são: Roque Santeiro I, II, III, Beira-Rio, Campinho, Vila Nova e Beco do Esparadrapo.

Foto 49 - Antiga fábrica Matarazzo e a presença das palafitas no bairro dos Coelhos, vistos da Ponte Poeta Joaquim Cardoso

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 20/04/2012

Outros problemas existentes nesse bairro estão ligados a violência, tráfico de drogas, prostituição infantil, abuso contra as crianças e a mulher, desemprego, condições precárias de saúde etc. Apesar disso tudo os moradores continuam lutando contra a especulação imobiliária para continuarem morando na área central da cidade do Recife.

O PROMORAR teve como objetivo promover a urbanização de favelas no centro, com foco em Coque, Coelhos e Brasília Teimosa - áreas que historicamente sofreram pressões para a remoção de sua população. Apesar das ações de urbanização dessas áreas, o programa foi uma ação pontual de habitação no centro e a área do Coque permaneceu segregada.

A comunidade do Coque está localizada na área central da cidade do Recife, nos bairros de São José e Ilha de Joana Bezerra. Encontra-se próxima do bairro de Boa Viagem, do polo médico, da Agamenon Magalhães e do centro antigo, com a presença de várias vias e transporte coletivo com ônibus e metrô perto (mapa 12).

Por causa dessas características vem sendo alvo de interesse por parte dos empreendedores imobiliários desde a década de 1940.

Mapa 12 – Bairro da Ilha de Joana Bezerra

Fonte: FIDEM. Adaptado por Ana Regina Marinho

Junto ao Coque vão se edificando grandes empreendimentos, como exemplo tem-se, o Polo Médico, na Ilha do Leite; o Polo Judiciário³⁴, na Ilha de Joana Bezerra; de moradia, como é o caso das “Torres Gêmeas” no bairro de São José; e de lazer e turismo nos bairros do centro antigo. Na foto 50, é possível observar essas torres ao fundo e a Igreja de São José a direita das torres.

Foto 50 – Comunidade do Coque na Ilha de Joana Bezerra com Bairro de São José ao fundo

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 20/04/2012

O Bairro de Brasília Teimosa, também inserido nesse estudo está situado na zona sul do Recife, entre os bairros do Pina, Boa Viagem e a área do antigo Porto. Segundo Gaspar (2012), o local destinava-se à construção do Parque de Inflamáveis

34 Projeto que vem sendo implantado na Ilha de Joana Bezerra, que pretende transformar aquele espaço em um Pólo Jurídico. Ele tem como principal objetivo fazer com que o Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE), Ministério Público de Pernambuco (MPPE), Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-PE), Fórum Criminal, Escola de Magistratura e Defensoria Pública fiquem concentrados na área onde hoje já funciona o Fórum Rodolfo Aureliano.

do Porto do Recife, fato que não ocorreu. Dessa forma, o terreno ficou em litígio e acabou sendo invadido.

Essa comunidade foi sempre marcada por uma intensa luta em defesa de seus anseios, conseguindo permanecer num local valorizado e de interesse de grupos econômicos e políticos poderosos. Segundo Gaspar (2012):

Em janeiro de 1956, cinco pescadores chegaram ao Rio de Janeiro vindos do Recife em uma pequena jangada para assistir a posse do presidente Juscelino Kubitschek e chamar a atenção para a comunidade, que vivia sob ameaças de expulsão do local ocupado. O nome Brasília Teimosa é uma homenagem à cidade de Brasília e à perseverança dos habitantes do bairro em nunca deixar a área, tendo resistido inclusive a dois incêndios misteriosos.

Através do programa PROMORAR, tornou-se um dos primeiros locais a ser urbanizado, com recursos do antigo Banco Nacional da Habitação (BNH), sendo que a proposta de urbanização foi desenvolvida pelos próprios moradores, que constou do projeto conhecido como Teimosinho. (GASPAR, 2012).

O projeto previa a retirada das palafitas existentes (concretizada quando se relocou as famílias para a Vila da Prata, em 1982), bem como a urbanização da beira-mar, com a implantação de equipamentos comunitários, que acabou não acontecendo, deixando a área propícia à nova invasão. (GASPAR, 2012).

Uma segunda retirada, em 1986, transferiu as famílias para um terreno na Vila Moacir Gomes, cedido à Prefeitura do Recife pela Portobras. Novamente não foi urbanizada a área, ocasionando outra ocupação. Em 1989, as famílias das novas palafitas que surgiram foram retiradas para a Vila Teimosinho, se repetindo a questão das invasões. (GASPAR, 2012).

Um novo projeto urbanístico para o bairro, envolvendo a PCR e o governo federal, engloba ações não só urbanísticas, mas também ambientais, econômicas, sociais e culturais. Esse plano de ações efetivou-se a partir de janeiro de 2004. As palafitas foram removidas e os moradores alocados para um conjunto habitacional no bairro do Cordeiro e da Torre.

Essa mudança para minúsculos apartamentos de apenas 32m², com famílias grandes, foi sentido pela comunidade o que foi possível sentir certo saudosismos em algumas entrevistas. Elas gostavam de morar em residências maiores, com liberdade de ir e vir. Também houve uma perda financeira, pois as famílias costumavam complementar a renda e a alimentação com criação de animais, como galinha, porco, depois da mudança isso não foi mais possível.

A retirada das palafitas foi numa grande intervenção urbana, principalmente devido a forma contraditória que foi realizada. Na fala de Castilho (2012)³⁵, sente-se um pouco do problema que foi a remoção dos moradores:

[...] parte daquela população foi deslocada para o conjunto habitacional da Torre, e não se garantiu que ela tivesse acesso a emprego formal. Como essa população vai viver na cidade? Mais uma vez é uma solução higienista, limpando a cidade para os interesses hegemônicos, interesse da circulação de veículos, mercadorias e pessoas. [...] Tiram a população de seu lugar de moradia e não garante a inclusão das mesmas no mercado de trabalho, dessa forma, como elas vão pagar as taxas de água, luz e condomínio que não tinham antes? [...] Quem entrevistei costuma dizer que eram felizes na palafita e não sabiam. Do ponto de vista físico é melhor morar num conjunto habitacional do numa palafita, entretanto é necessário dar condições a essa população de se integrar na cidade.

Para Noé Sérgio (2012)³⁶, deve-se mudar a essência da construção desses conjuntos habitacionais. Ele fala que pela infraestrutura precária, falta de segurança e ausência de empregos para os moradores, ele é o chama de “pereba urbana” da cidade, um lugar de difíceis transformações depois que foi implantado.

A inclusão dos moradores na cidade pode ser feita através da garantia de direitos, mas também do aumento da capacidade financeira de disputar um pedaço de terra no mercado ao longo do tempo. Os programas de remoção da população devem estar atrelados a programas de geração de emprego e renda, para garantir a permanência dos moradores durante mais tempo nas suas residências.

Atualmente o Bairro de Brasília Teimosa é predominantemente residencial, com população de baixa renda e com imóveis em condições precárias (foto 51). Pela sua proximidade com os bairros do Pina e Boa Viagem (foto 52), na zona sul e com

³⁵ Cláudio Castilho – Professor Doutor da UFPE. Entrevista concedida em 31/07/2012.

³⁶ Noé Sérgio - Arquiteto do Instituto da Cidade do Recife – Pelópidas Silveira – Prefeitura da Cidade do Recife. Entrevista concedida em 18/07/2012.

os Bairros do Cabanga, São José e Recife (foto 53), seus terrenos estão sendo supervalorizados, aumentando assim o valor dos aluguéis. Pessoas da classe média estão comprando casebres e construindo novas casas.

Foto 51 - Imóveis do Bairro de Brasília Teimosa

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 16/12/2011

Foto 52 - Bairro de Brasília Teimosa, com os bairros do Pina e Boa Viagem ao fundo

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 16/12/2011

Foto 53 - Bairro de Brasília Teimosa, com os Bairros da Cabanga, São José e do Recife ao fundo

O Porto é muito importante não apenas para o bairro onde está localizado, como também para a cidade do Recife. Seus vários projetos de requalificação, nunca foram implantados e durante a diminuição de suas atividades e consequente degradação tivemos transformações espaciais nesse território. Com o abandono de seus equipamentos ele contribuiu para o aparecimento de favelas, dando ao bairro uma fisionomia de marginal e perigoso.

Uma dessas comunidades foi a favela do Pilar, chamada antigamente de Favela do Rato. Ela se tornou conhecida oficialmente durante o Plano de Reabilitação do Bairro do Recife, em 1987.

Na comunidade do Pilar localizada no Bairro do Recife ocorreram e ainda ocorrem diversas intervenções. Quase todos os 602 moradores (IBGE, 2010) do bairro do Recife vivem nessa área.

Com relação às obras na comunidade do Pilar, já começaram a construir os primeiros conjuntos habitacionais (foto 54). Porém ainda falta serem realizadas ações como: pavimentação, drenagem, iluminação, programa de coleta de lixo, abastecimento d'água e esgotamento sanitário, construção de escola, creche, posto de saúde, praça e mercado público, além de preservar o patrimônio histórico da área.

Foto 54 - Obras de requalificação urbana na Comunidade do Pilar

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 27/08/2012

Segundo informações dos trabalhadores do projeto, a maioria sendo moradores da comunidade (foto 55), a obra é realizada em ritmo muito lento, devido a atrasos nos pagamentos, ausência de fiscalização e falta de material. Isso mostra que quando há interesse das grandes corporações os projetos são realizados rapidamente, porém quando é um empreendimento que vai melhorar a qualidade de vida da população de baixa renda essa velocidade necessária não ocorre.

Foto 55 - Trabalhadores do projeto de requalificação da comunidade do Pilar

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 27/08/2012

Ela parece que é cercada de muros imaginários que ninguém quer ver. Até o projeto de requalificação é difícil de ser visualizado, e quando ficar pronto a ideia é que o pessoal não saia da comunidade, porque tudo eles vão botar dentro, é como se quisessem transformar aquilo numa prisão, para ninguém ver, lazer, escola, creche, tudo dentro. Inserir infraestrutura dentro para que os moradores não circulem fora.

Essa noção de fronteira urbana é tão característica, que até os moradores tratam ela como “aqui dentro” quando se referem a comunidade e quando falam do restante do bairro, tratam como Recife Antigo ou “lá fora”. Isso mostra que a requalificação apesar de atingi-los de alguma forma não ajuda a fazer com que eles

se sintam pertencentes a cidade. Essa fronteira urbana também é uma fronteira física devido ao bairro do Recife ser uma ilha.

A população não tem um vínculo afetivo com o bairro do Recife. Elas não se sentem integradas nesse espaço, apesar do discurso do poder público de que os projetos de requalificação são feitos visando entregar a cidade para todos os seus moradores, não importando a classe social. Não se pode dizer que a comunidade está excluída do bairro, pois ela consegue sobreviver no bairro, com subempregos, como flanelinhas, ajudantes de obras etc. Sendo que isso não pode ser entendido como inclusão social.

Em 2002, teve o Programa de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar (PRUISCP). Atualmente está sendo implantado nessa comunidade do Programa de Requalificação Urbanística e Inclusão Social, de 2007, que foi uma atualização do PRUISCP. Ele prevê a construção de 588 unidades habitacionais e transformações do local em polo turístico da cidade do Recife. Foi orçado em R\$ 39,4 milhões com recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), Caixa Econômica Federal - CEF (Programa de Produção Social de Moradia - FNHIS) e o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Nele estão previstos a construção de apartamentos de 40 m², com sala de dois ambientes, dois quartos, cozinha e banheiro. Inclui também a realização de serviços de terraplanagem, pavimentação e drenagem das ruas Bernardo Vieira de Melo, Rua A, as projetadas nas Quadras 40 e 60, Primavera, Ocidente e Edgar Verneck. Além de sistema de abastecimento d'água, esgotamento sanitário, iluminação pública e construção de escola, creche, unidade de saúde da família e mercado público.

A Igreja do Pilar, patrimônio da cidade, protegido pelo IPHAN e que estava completamente abandonada também está sendo requalificada (foto 56).

Foto 56 – Igreja do Pilar sendo requalificada

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 27/08/2012

Essas intervenções voltadas para a população de baixa renda, com a construção de conjuntos habitacionais, são realizadas numa escala local. Eles são realizados pelos municípios, pois eles são responsáveis para gerir o seu espaço.

As intervenções são práticas pontuais, alguns pontos do território são selecionados de acordo com o interesse das forças hegemônicas para dinamizar seu espaço com isso, não há uma integração desse espaço com seu entorno e as pessoas têm direito a utilização do entorno e não apenas de alguns equipamentos.

A população moradora de áreas de baixa renda precisa de equipamentos de lazer na sua vizinhança, pois não possuem dinheiro para pegar algum tipo de transporte e buscar esses usos. Só que pela história das intervenções em comunidades de baixa renda na cidade do Recife, entendeu-se que esse espaço sempre teve o solo apropriado pelas classes altas.

3.3 Planejamento e gestão dos espaços urbanos por grupos de interesse

A atuação do Estado sempre esteve presente na cidade do Recife, desde a sua formação, ocupação e na implantação de sua infraestrutura, porém foi mais precisamente a partir dos anos 1950 que assumiu uma intervenção mais

significativa, por causa do financiamento de projetos de requalificação e dos grandes empreendimentos urbanos.

A ação do Estado é fundamental dentro do processo de reestruturação urbana. Sempre ocorreu com conflitos entre os diversos segmentos sociais e econômicos envolvidos na reprodução do espaço, sejam eles: agentes públicos, empreendedores imobiliários, empresários, moradores, comerciantes, instituições de ensino, Organizações não-governamentais (ONGs), entre outros.

O Estado tende a normatizar o uso de espaço. Ele utiliza a requalificação para controlar o uso do espaço urbano, expulsando os indesejáveis e trazendo novos usos para as diversas áreas da cidade, atraindo novos investimentos. Esses projetos são utilizados estrategicamente, tornando o espaço urbano mercadoria a ser vendido.

Numa gestão pública são os interesses privados que predominam. Não existe nenhuma sociedade que não tenha tido um Estado para garantir seus interesses. Entretanto, o setor privado, em países como Londres e em Nova York, ousou mais no investimento do que no Brasil. No Recife, o setor empresarial tende a esperar que o Estado haja primeiro. Paralelamente a isso você tem a expansão das vias de acesso, o acesso a essas pessoas, isso vinculado justamente as áreas de consumo, privatizando o espaço.

Lógica implacável: um novo conceito de planejamento impõe novos atores; o market lead city planning exige que os protagonistas das ações e decisões sejam os mesmos que protagonizam as peripécias do mercado. A parceria público-privada assegurará que os sinais e interesses do mercado estarão adequadamente presentes, representados, no processo de planejamento e de decisão. (VAINER, 2007, p.87).

Segundo o Planejamento Estratégico, as cidades precisam competir e ser competitivas para atrair investimentos e público Borja apud Vainer (2007, p.87-88), diz que o “Planejamento Estratégico é seguramente a formalização mais acabada da cooperação público-privada”.

Entendendo o planejamento nas sociedades contemporâneas, como mediação entre o conhecimento e a ação em uma determinada realidade, verifica-se

que este é um instrumento de viabilização destas ideologias, uma vez que acolhe certas explicações de uma realidade e viabiliza certas práticas sociais. Explicações conservadoras ou progressistas, com iguais soluções.

A crítica do planejamento é um fragmento da luta de idéias, que por sua vez é uma instância da luta de classes. A crítica do planejamento se insere também como um fragmento da luta política, outra instância da luta de classes que não pode estar dissociada da primeira instância, nem da instância econômica. Não poderemos afirmar que este espaço de luta é o fundamental, mas também não podemos negar a sua importância.

Essa crítica ao planejamento é devido a forma como ele vem sendo feito no Brasil e na cidade do Recife em particular, privilegiando os detentores do capital e seus interesses em prol da sociedade em geral. Segundo Maricato (2007, p.124):

Não é por falta de Planos Urbanísticos que as cidades brasileiras apresentam problemas graves. Não é também, necessariamente, devido à má qualidade desses planos, mas porque seu crescimento se faz ao largo dos planos aprovados nas Câmaras Municipais, que seguem interesses tradicionais da política local e grupos específicos ligados ao governo de plantão. O “plano-discurso” cumpre um papel ideológico e ajuda a encobrir o motor que comanda os investimentos urbanos. No caso das metrópoles, além dos grupos locais, o capital imobiliário e as empreiteiras contam sempre na definição dos investimentos que não obedecem a nenhum plano explícito.

A população participa dos projetos de intervenção, através de alguns instrumentos do planejamento, uma delas vão ser as audiências públicas. Apenas uma parcela mínima da população participa e muitas vezes, não estão presentes para dar opiniões pertinentes, com informações para discussão do projeto. Assim, esse instrumento deve ser realizado de forma que a população possa apresentar propostas objetivas. Na maioria das vezes elas vão para as audiências sem conhecer o empreendimento corretamente, já com opinião formada.

Às vezes, pessoas influentes, com alto nível intelectual e formadores de opinião, como professores universitários, sindicalistas, líderes comunitários, dizem que determinados empreendimentos são errados, então, a tendência é que grande parte da população siga a mesma opinião. Ela precisa ser mais bem informada para poder participar com segurança, em termos de informação, ajudando a propor.

Também é necessária a presença de uma maior quantidade de pessoas, não só de determinados segmentos que buscam atender seus interesses pessoais. É preciso que haja um número representativo em relação a população da cidade do Recife nas audiências públicas e movimentos de discussão.

De 2003 para cá, o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS) que tem feito intervenções nas áreas de palafitas e favelas no sentido de melhorar as condições de vida da população que mora nesses espaços, vem modificando a idéia de remoção da população para lugares distantes, hoje há a prevalência da construção dos conjuntos habitacionais na própria área, como no caso da Via Mangue e da Comunidade do Pilar. Isso é um avanço, pois a população não precisa mais se deslocar, sair do seu território. As relações de trabalho e de vivência que mantinham naquele lugar vão permanecer. Quando ocorre a remoção isso é perdido.

O Recife, a partir dos anos 2000, com o Governo de João Paulo (PT) e com mais suporte em 2003 quando Luís Inácio Lula da Silva assumiu o governo federal, passou a sofrer intervenções urbanas mais fortes. Outro importante instrumento do planejamento foi a criação do Orçamento Participativo (OP), que teve como característica principal descaracterizar as ZEIS, através da mudança de deliberações para reuniões do OP, tornando as ZEIS mais consultivas. Para Castilho (2012)³⁷ não deveria ter sido lançado um novo instrumento de participação popular na gestão das cidades e sim expandido as ZEIS.

Nas reuniões de OP, a população vota em prioridades, porém não há liberdade de escolha, as intervenções já são escolhidas por uma minoria em prol de seus interesses individuais e é repassado para a maioria apenas a escolha de algumas alternativas. Segundo Castilho (2012), citando a Profª Drª Sueli Leal: “Isso é o que se pode chamar de fetiche da participação, um tipo de intervenção que se sustenta no discurso da participação, mas que não ocorre”.

³⁷ Cláudio Castilho – Professor Doutor da UFPE. Entrevista concedida em 31/07/2012.

Esses dois instrumentos de participação são importantes e necessários, porém o que ocorre é que a comunidade participa das decisões esporadicamente e geralmente são levadas a aceitar os projetos, mesmo quando apenas os interesses dos setores políticos e econômicos são atendidos.

Houve nos anos 2000 uma concentração de intervenções em bairros de população de baixa renda, localizados nos morros e nas áreas centrais. A PCR investiu maciçamente em obras de canaletas, escadarias, saneamento, fazendo obras para famílias que sempre foram negligenciadas pelos interesses dominantes, porém sem transformações substanciais. Essas intervenções têm acontecido mais no sentido quantitativo do que qualitativo, porque se fosse de qualidade, teria que haver uma perspectiva de uma verdadeira inclusão social. Uma das intervenções implantadas nesta época foi o Projeto Guarda-Chuva realizado nos morros da cidade do Recife. Essas ações possuem características de urbanas e não urbanísticas.

O planejamento é instrumento, processo, é meio não é fim. Ele se torna uma arma nas mãos do Estado. É utilizado para fazer valer a vontade do poder hegemônico. Os investimentos efetuados pelo Estado têm como principal fundamento promover a aceleração da rotação de capitais, não apenas pelo fornecimento de outras formas de circulação e melhoria das existentes, mas também por potencializar novos ciclos produtivos.

É possível o poder público planejar a cidade de forma contemporânea e com a participação do capital privado. A articulação destes dois modelos, além de garantir recursos com as despesas com os novos equipamentos públicos, espaços livres públicos, infraestrutura, etc. gera um superávit a ser aplicado na recuperação do patrimônio histórico e na melhoria da urbanização das comunidades de baixa renda.

Deve-se evitar a passagem da utilização da transformação territorial das mãos pública para as dos grandes grupos econômicos. Formalmente, cabe à administração municipal a decisão final, mas esta não resulta do planejamento das necessidades municipais, mas como resposta de uma série de estímulos e pressão

dos investidores privados. E ainda que se queira dar à operação uma aparência de normalidade, de fato se trata da subordinação institucionalizada do interesse público ao privado.

3.4 Segmento Imobiliário x Viário

Com a análise das intervenções urbanas mais importantes realizadas na cidade do Recife e dos principais movimentos de resistência verificou-se que os segmentos que mais se destacam para a reprodução do capital são: o imobiliário e o viário.

Em alguns espaços, o capital privado chega antes, pois o poder público não costuma investir em áreas ocupadas por camadas menos favorecidas. Dessa forma, o foco passa a ser apenas no imobiliário esquecendo-se a mobilidade. Depois que o poder hegemônico encontra um novo espaço para circulação do capital, são lançados os empreendimentos imobiliários. Depois que alcançam o sucesso cobram do Estado a instalação da infraestrutura necessária, como o saneamento.

O bairro de Boa Viagem é o que mais teve investimentos imobiliários privados, nos últimos 50 anos. Desde 1920 vem num processo de valorização, mas foi com a implantação do shopping Center Recife em 07 de outubro de 1980, que se tornou ainda mais valorizado. Esse bairro veio representar uma nova opção para a classe média alta, e o shopping veio a confirmar essa significativa transformação, causando alterações nas formas de produção e apropriação do espaço urbano. Esse bairro foi o pioneiro no processo de especulação imobiliária e segregação espacial.

Nesse período também teve como grande intervenção física, a construção do shopping Tacaruna, no bairro de Santo Amaro, no ano de 1997 e do Plaza shopping no bairro de Casa Forte, em 1998. São intervenções urbanas realizadas como consequências do shopping Recife. É importante salientar que esses empreendimentos foram construídos em lugares com a presença de moradias de baixa renda. Esses centros de compra são de investimento privado, porém este nunca vem sozinho, porque junto ao empreendimento tem toda a parte de infraestrutura e isso sempre é parceria, nenhum shopping foi completamente, 100%

privado, eles vieram acompanhados de uma infraestrutura urbana apoiada pelo poder público.

Outras áreas no centro da cidade também aparecem como atrativas ao mercado imobiliário, dessa forma, os empreendedores começam a fazer o capital circular através de investimentos em moradias que incentivam à classe média a residir no centro ativando um processo de retorno. Só que este movimento ainda é lento, pois embora as pessoas tenham o desejo de morar nas áreas centrais da cidade, ainda há o preconceito devido a sua imagem de uso predominantemente comercial, insegurança e decadência.

Há uma preocupação de alguns setores ligados aos projetos habitacionais e sociais de que as famílias mais pobres sejam substituídas pelas famílias de classe média, que estas voltem a viver nos centros urbanos depois das ações pontuais de requalificação ou da implantação dos grandes projetos urbanos, salientando o processo de gentrificação. Nesse caso há uma tentativa de expulsão da população de baixa renda das áreas requalificadas em prol de interesses econômicos das elites que se beneficiariam.

Um dos grandes empreendimentos que visava à transferência de população de renda mais alta para o centro da cidade, foi a construção das duas grandes torres, denominadas “Torres Gêmeas”. Essas edificações tiveram diversos problemas com o Ministério Público, com a obra embargada várias vezes. Porém não adiantou e os prédios foram construídos. Estão localizadas no bairro de São José e possuem uma visão privilegiada do rio Capibaribe, bacia do Pina, Oceano Atlântico e zona sul, como pode ser observado na foto 57.

Foto 57 - “Torres Gêmeas” no Bairro de São José

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 09/07/2012

As pessoas que moram nesse empreendimento não vivenciam o centro. Não utilizam suas ruas, igrejas, serviços, não vivenciam o entorno no seu cotidiano. Estão presas nos seus apartamentos apreciando a bela paisagem. Com a futura consolidação do projeto Porto Novo existe a tendência para atração de mais moradores de classe média e alta, devido à atração de serviços que esse empreendimento provavelmente vai ter como padarias, mercados e lojas que atendam a esse novo sujeito que está se instalando. Só assim, essa população vai poder usar o entorno e não apenas um único empreendimento.

Outro local que está sendo alvo de interesse por parte do mercado imobiliário é a Rua da Aurora, na parte localizada no bairro de Santo Amaro, que sempre foi residencial, com muitas pessoas morando, devido a sua tranquilidade, localização e mobilidade. Sendo que desde 2006, os investidores descobriram esse trecho da cidade do Recife, dessa forma, há uma valorização de seus terrenos e imóveis e o lançamento de novos empreendimentos residenciais.

Segundo José Luiz Souza Filho (2007)³⁸, que está construindo um empreendimento voltado para a classe média alta (foto 5), o preço do metro quadrado (m²) na Rua da Aurora subiu de R\$ 300,00 para R\$ 600,00. Esse edifício terá 35 pavimentos, sendo 32 de residências, com dois apartamentos por andar. Cada um possui 207 metros quadrados (m²), com quatro quartos, todos com suítes. As unidades tiveram preço inicial de R\$ 332 mil, porém hoje se encontram mais valorizadas.

A Rua da Aurora é uma via de acesso para Olinda, Avenida Norte e zona sul e próxima do comércio, shoppings, bares e restaurantes novos e tradicionais é um dos maiores atrativos, porém ainda é sentido a ausência de padarias e supermercados, além do transporte coletivo ser deficiente. Na foto 58 é possível a ver localização da Rua da Aurora e perceber a cidade de Olinda ao fundo e o Rio Capibaribe e bairro do Recife ao lado direito.

Foto 58 - Construção de prédio na Rua da Aurora, Bairro de Santo Amaro

Fonte: Ana Regina Marinho. Em 17/12/2010

³⁸ José Luiz Souza Filho – Diretor da Conic & Souza Filho. In: LIMA, Felipe. De olho na rua da Aurora. Jornal do Commercio. Recife, 13/12/2007. Caderno de Imóveis.

Os moradores da área dizem que a localização é segura, devido a proximidade com alguns órgãos vinculados à Secretaria de Defesa Social do Estado (SDS), como o Instituto Tavares Buril e o Banco Central (BC). Outra característica positiva é a presença de uma ciclovia ao longo de toda a sua via.

Para os empreendedores imobiliários a Rua da Aurora é uma das poucas áreas ribeirinhas com disponibilidade de terreno e solo de boa qualidade. Além de serem beneficiados por uma legislação fundiária bastante simplificada, por não possuir taxa da marinha.

A área por possuir potencial para receber todo tipo de empreendimento, vem atraindo cada vez mais empresas que se inserem nos seus prédios que estão sendo totalmente reformados para atender aos novos usos. Empresas como a TV Globo Nordeste, a Oi e o Porto Digital estão se instalando nesse espaço, podendo chamá-lo de um novo território de oportunidades para o capital.

O bairro da Boa Vista é o que mais se aproxima do fenômeno da gentrificação. Apesar de nunca ter deixado de ter um bom número de moradores, essa população vem se ampliando nos últimos anos. O mercado imobiliário assim como fez com o bairro de Santo Amaro resolveu também investir nesse bairro, com o lançamento de vários empreendimentos visando atrair um novo público.

Castilho (2012)³⁹ vai falar das intervenções causadas pela retirada da população de seus lugares de moradia:

Esse espaço é liberado para circulação de veículos, sai às favelas, sai às palafitas, para a ampliação da malha viária, vias de acesso como foi o caso das palafitas da Torre, Joel de Holanda e Arlindo Gouveia, que era avistada da ponte do Derby, do quartel do Derby, com a retirada dos palafitantes daquele local foi ampliada a malha viária, o asfaltamento, por sua vez a valorização econômica do espaço garantindo o reforço do setor imobiliário.

As desapropriações que ocorrem para a construção de estradas, viadutos, pontes, favorecem a circulação de capital. A retirada de favelas e palafitas tende a deixar espaço para a reprodução do capital através da maior valorização da terra. A liberação de capitais de outros setores tornou a propriedade da terra cada vez mais

³⁹ Cláudio Castilho – Professor Doutor da UFPE. Entrevista concedida em 31/07/2012.

um meio de reprodução do capital através da extração de sua renda, configurando novas formas de urbanização e de relações sociais.

Mesmo com a especulação imobiliária em torno das áreas centrais, observa-se ainda a construção de moradias de baixa renda nas áreas periféricas centrais o que vem se tornando um processo inevitável devido à presença de enormes contingentes populacionais de pobres, vivendo nesses espaços e em outras partes da cidade. Eles geram uma baixa no valor da terra, apesar de existirem políticas de recuperação do centro realizadas pelo poder público.

Portanto, constata-se que população pobre que ainda vive na cidade, não foram integradas, mas incluídas precariamente, seja do ponto de vista da habitação seja do ponto de vista da economia no que diz respeito, por exemplo, ao setor informal.

À medida que as grandes intervenções viárias são implantadas, que garantam a circulação de veículos privados individuais, não coletivos voltadas a interesses do espaço urbano, o entorno dessas grandes obras passam a ser valorizados favorecendo a verticalização.

As ligações entre o setor imobiliário e o setor viário já são planejadas pelo capital. Por exemplo, num ponto da cidade o Cais Jose Estelita com projeto “Novo Recife”, interligado com o Cais de Santa Rita, próximo das “Torres Gêmeas” e do bairro do Recife. Perto dali está sendo construída a Via Mangue e o shopping Rio Mar. Essas intervenções urbanísticas, são as grandes intervenções na escala metropolitana, são a expansão dos interesses hegemônicos na cidade, essa grande intervenção é um mecanismo de conquista de espaço, próprio do sistema capitalista.

Isso é a especulação imobiliária. Essas intervenções valorizam um espaço e ao mesmo tempo essa valorização, corrobora, consolida essas intervenções numa escala cada vez maior.

Para Vainer (2007, p.78), “a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda”.

Essa é a idéia de *city marketing*. Todos utilizam as cidades mas poucos conseguem se apropriar dela. Segundo Castilho (2008, p.47):

O termo apropriação é utilizado, com certa frequência, na relação do espaço com sua história e cultura. Apropriar-se de algo é assumir o poder ou o controle sobre o objeto. No último quartel do século XX, em especial nos países mais jovens, o contato com áreas relacionadas às suas origens e, conseqüentemente, importantes para a formação da cultura voltam a ser procuradas e valorizadas. Essas áreas continuaram como referência tanto para os grupos sócias que vivem nas cidades, quanto para aqueles que iniciam um processo de reconhecimento.

É necessário compreender a complexidade do urbano e levá-la em conta na implantação da própria intervenção, por isso essas precisam visar a integração das pessoas os equipamentos urbanos, que os utilizem.

A seguir vão ser analisados algumas aspirações e desejos que os entrevistados possuem com relação a cidade do Recife. Uma primeira característica foi a vontade que alguns têm para usar o centro do Recife:

Aqui no Recife Antigo a gente tem o projeto de revitalização e abertura do Porto, tem o museu Luiz Gonzaga, que faz parte do projeto do porto; tem a caixa cultural, tem a OI (empresa de telefonia) que esta investindo muito no “Armazém da criatividade”, um grande armazém para instalação de novas empresas; tem eventos todas as quintas e sextas na praça do arsenal. A gente tem o problema que aqui é movimentado durante o dia, mas durante a noite é esquecido porque não tem, nos finais de semana, alguma coisa que movimente o bairro, e isso acontecia em outros anos. Eu sou do tempo que eu vinha para cá a noite, para boates, e hoje em dia não tem mais, algumas fecharam, outras abriram, mas falta segurança, falta essa questão da noite, falta infraestrutura de estacionamento. Tem muito guarda municipal, mas só para multar os carros que estão estacionados em local irregular. (CAVALCANTI, 2012).

O problema da segurança também foi sentido por todas as pessoas que foram entrevistadas no bairro do Recife, principalmente a noite, pois apenas nos finais de semana tem movimento e em alguns lugares específicos. Também só frequentam o bairro para trabalhar e quando tem algum festival, ou show. Há ainda o uso restrito de seus equipamentos. Segundo Bruno Cavalcanti (2012)⁴⁰:

Eu frequento quando tem eventos e shows nesses lugares. Eu queria poder usar mais o bairro, se tivesse investimento na vida noturna, tanto do governo como do privado. É um lugar ótimo, central, e agora com a lei seca é melhor para pegar taxi, é de fácil acesso.

⁴⁰ Bruno Cavalcanti – Gerente de Execução e Monitoramento de Projetos do Porto Digital. Entrevista concedida em 15/06/2012.

Também foi mencionado que a maioria das pessoas que frequentam o bairro são de classe média ou média alta. Segundo estudo realizado pela Datamétrica (2011) o valor médio do salário nesse espaço é de R\$ 2.600,00. Valor bastante alto em relação a outros lugares da cidade, porque a maioria dos trabalhadores teve acesso a estudo na área de tecnologia ou afim.

Outros problemas sentidos para a cidade do Recife, segundo os entrevistados são: insegurança, buracos nas ruas, ausência de estacionamento, abandono dos imóveis, trânsito, ausência de saneamento, alagamentos, ausência de sinalização e iluminação. Problemas esses que ficam claro na fala de Bruno Cavalcanti (2012):

Um dia eu tava andando no carro num dia de chuva e me senti numa cidade sem lei, tipo dos filmes de terror, que você está andando e encontra uma cidade cheia de buraco, escura. Parecia que era uma cidade entregue as baratas, e isso me deixa triste, faz com que o Recife não tenha uma personalidade; ele tem uma personalidade forte, pernambucana quando se fala de cultura, de outros aspectos, mas quando se fala de infraestrutura urbana, não sei se tem essa personalidade.

Entendemos que algumas características devem estar presentes nas intervenções de requalificação dos centros urbanos como: humanização dos espaços coletivos produzidos; valorização do patrimônio simbólico e histórico existente; incremento de espaços livres para lazer; incentivo à instalação de habitações de interesse social; preocupação com aspectos ecológicos; participação da comunidade na concepção e implantação (VAZ, 2006).

A população quase não é ouvida, enquanto a opinião dos empresários e investidores são sempre respeitadas e seguidas. O desenvolvimento local deve se dar através do empoderamento da população, devendo ser gerido, produzido no próprio lugar e não por meio de agentes externos.

Os moradores da RMR estão se mobilizando, contestando e discutindo, a fim de intervir nos rumos que está tomando essa que é uma área tão estratégica e tão especial da cidade.

A população da cidade do Recife quer um território permeado de espaços públicos representativos e conectados que tragam nova vida às suas antigas ruas degradadas. Com a futura desativação da linha férrea se vislumbra a possibilidade

destes espaços existirem concatenadamente e chegarem até à frente do mar da cidade.

A gestão pública deve além de visar o planejamento das necessidades e da vocação local e regional com vista à construção de uma maior equidade e coesão urbana, considerar a participação popular como elemento fundamental. A interrupção desse processo representa a entrega de parte do referido território de oportunidades ao setor imobiliário sem qualquer contrapartida que contribuísse para uma metrópole mais justa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A discussão dos projetos e análise dos conflitos no espaço urbano é um tema importante para entender como as transformações espaciais tem sido produto e condição das intervenções urbanas sejam elas públicas ou privadas. Para elas existirem há a modificação do espaço antes, para atração de capital e assim continua existindo. As transformações vão ser condição e resultado das intervenções urbanas. Elas ocorrem antes, durante e depois do processo de implantação dos projetos de intervenção, condicionando as mesmas a reprodução do capital.

O desencadeamento das intervenções urbanas gerou conflitos e contradições cujos efeitos são identificados no cotidiano do lugar, através da análise das estratégias de apropriação do espaço, bem como dos movimentos de resistência na reconquista do espaço público.

Enfim, a fragmentação do Centro do Recife é hoje bastante expressiva e sua (re)produção espacial cria formas comerciais que se transformam e convivem junto a outras que persistem, no constante conflito de disputa pelo lugar.

O ótimo deveria ser bom para todos. Simples? Claro que não. Mas bem que se essa idéia prevalecesse na ocupação e uso do território da cidade muitos equívocos poderiam ser evitados - tanto em intervenções urbanísticas de responsabilidade do poder local, como em empreendimentos privados. No entanto, há sempre a incidência de um conjunto de variáveis que via de regra coloca em polos opostos a reprodução do capital versus o direito de todos à cidade saudável.

Não basta requalificar apenas o patrimônio é preciso mostrar que há vida, transformando a economia. Não apenas para o uso dos turistas e sim de toda população.

A dinâmica atual da cidade face às intervenções para atender as políticas de crescimento urbano-metropolitano pelos eventos e instalação de novos nichos econômicos do mercado global e regional, tem direcionado essas intervenções para

vários eixos, Recife tem crescimento em direção as praias e agora em direção ao Porto de Suape, para o sul; ao norte, também em direção a praia, Itamaracá e agora para o polo farmacológico e em direção ao oeste, a cidade da copa e a duplicação da BR-232, que vai aproveitar o fluxo para o interior, onde outras obras dentro do Estado acontecem como a Transnordestina e a Transposição do São Francisco. Então, esses eixos que justificam crescimento do Recife, através de sistemas estruturadores têm com base no sistema viário, tem uma repercussão espacial comandada, sobretudo, pelo interesses do capital.

Assim as principais transformações tratam do alargamento e modernização da malha viária, sobretudo voltada para o interesse privado. Outro elemento forte que a gente visualiza na nossa paisagem, na nossa cidade, é a verticalização por toda parte.

A principal intervenção do Estado é a tentativa de induzir e sustentar uma reprodução mais dinâmica do capital através da atração de novos investimentos, pois os investimentos públicos levam a investimentos privados.

Os conflitos pela apropriação do espaço urbano são constantes, sobretudo para a população residente, principalmente quando os moradores são pobres e muitas vezes são expulsos, ou reassentados longe das suas raízes, a partir da valorização do local devido aos investimentos do Estado, as intervenções urbanas de caráter excludente e pouco democráticas e que visam a instalação de novas e complexas funções neste espaço, ou da especulação imobiliária das empresas, ou sofrem com as requalificações dos projetos que geralmente segregam espacialmente as comunidades.

Para que fazer valer os seus direitos enquanto prática cidadã os movimentos sociais de resistência se encontram hoje mais fortalecidos, pois não apenas reivindicam ações e proteção do Estado para permanecer numa determinada área, mas participam ativamente de lutas e conquistas para viver à cidade através de melhores condições de trabalho e acesso aos bens públicos: educação de qualidade, saúde, cultura, lazer etc.

As obras pensadas para a cidade nem sempre são bemvindas ou aceitas passivamente pelas comunidades, visto que, quase não são adotadas as políticas de participação comunitária na defesa dos seus interesses, não são discutidos os seus anseios e necessidades mais prementes, além de serem obras que privilegiam o visual, o cênico e pouco contemplam as condições de infraestrutura como saneamento básico

O Recife idealizado pelos movimentos sociais é aquele visto como um espaço que pode sofrer modificações, intervenções, mas de forma qualitativa, com um maior respeito ao seu espaço urbano, possibilitando sua leitura de forma crítica e conscientizadora, buscando projetos integrados, que minimizem as questões relacionadas à degradação urbana.

Historicamente a terra foi transformada em investimento, passando a não ser apenas usufruída, habitada, mas feita (rarefeita) mercadoria e moeda de troca. A especulação imobiliária injeta muita energia nessa relação deturpada com a terra, e alimenta uma engrenagem perigosa, que exclui. Assim, as “melhores” terras (isso também passa a ser relativo, vide a valorização de áreas como o Coque, construídas a partir do nada, em lugares anteriormente desprezados pela população da cidade, e que passam a ser assediadas constantemente, pelo mercado imobiliário) sempre se concentraram nas mãos de quem tinha poder aquisitivo e podiam pagar a exorbitância do valor das áreas valorizadas. E ao serem privadas do direito de habitar lugares dignos, as pessoas tiveram que inventar alternativas de moradia, que muitas – na maioria das – vezes insalubres, numa completa carência de infraestrutura.

Na verdade as nossas cidades estão sendo objeto de intervenção privada do espaço, quando, por exemplo, você prioriza o transporte individual, particular, ao publico, isso é um grande exemplo de intervenção privada. Os projetos começam e depois não tem continuidade, é muito pontual, não se pensa numa integração maior dos interesses, por exemplo, públicos, agora os interesses privados não, eles pensam no conjunto, veja que eles estão conquistando espaços cada vez mais na área metropolitana.

Tem outra modificação que não está acontecendo ainda de forma mais intensa, mas já está em andamento é a questão da preparação da cidade, para a Copa do Mundo de 2014, esse evento vem como um elemento acelerador dessas intervenções urbanísticas para atender os interesses hegemônicos, ele vem acelerar a questão, por exemplo, dos viadutos na Avenida Agamenon Magalhães. Agora esse fato pode ser que tenha algum embate porque os viadutos vão passar por terrenos de pessoas de dinheiro, influentes, até o tradicional Clube Português do Recife. Então existe um grupo que está se mobilizando, para reverter o plano viário. Porém mais uma vez as soluções são para atender o transporte individual, pouco se vê projetos de interesse coletivo, como por exemplo, expandir o metrô para áreas populares.

Portanto, é notório o crescimento dos espaços de consumo, porque o capitalismo contemporâneo vive da circulação de mercadorias, apesar da produção ser importante a distribuição é fundamental, para isso tem que se fazer mais vias de acesso, para que as mercadorias e pessoas circulem, os trabalhadores e etc. Então as intervenções mais importantes e significativas estão relacionadas ao sistema viário e a mobilidade

As intervenções são realizadas visando acumulação do capital e são apropriadas pelos agentes hegemônicos de mercado na reprodução do capital e esse processo se torna excludente nas representações sociais do espaço urbano.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. A apropriação do território o Brasil colonial. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações geográficas**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. (p.197-245).

ALMEIDA, Erika Audet de. A articulação dos espaços públicos na paisagem do Recife através da evolução urbana. PONTUAL, Virgínia; CARNEIRO, Ana Rita Sá. (orgs.). **História e paisagem**: ensaios urbanísticos do Recife e de São Luís. Recife: Bargaço, 2005.

AMIGOS DA TAMARINEIRA. In: acessado em 30/07/2010.
<http://amigosdatamarineira.blogspot.com.br/search?updated-min=2010-01-01T00:00:00-08:00&updated-max=2011-01-01T00:00:00-08:00&max-results=39>

ANDRADE, Mauricio Oliveira; MAIA, Maria Leonor Alves. Acessibilidade e o valor da terra no eixo do metrô do Recife. In: www.redpgv.coppe.ufrj.br/ndex.php. Acessado em 28/08/2012.

ANDRADE, Manuel Correia de Oliveira. **Recife**: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida. Recife: UFPE / Editora Universitária, 1979.

ARLÉGO, Edvaldo. 30ªed. **Recife**: um álbum de família. Ilustrações: Lauro Villares. Recife: edições edificantes, 1987.

BARROS, Sandra Augusta Leão. **O que são bairros**: limites político-administrativos ou lugares urbanos da cidade? O caso de Apipucos e Poço da Panela no Recife. São Paulo: FAU/USP, 2002. (Dissertação de Mestrado. Orientação: Prof.^a Dr.^a Maria Ângela Faggin Pereira Leite).

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. Tradução Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006.

BOMFIM, Valéria Cusinato; ZMITROWICZ, Witold. A metrópole de São Paulo e a presença acentuada dos espaços edificados vazios na área central. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

BRAGA, Ricardo. www.ne10.com.br/coluna/foco-ambiental. Acessado em 28/08/2012.

CAMPOS, Heleniza Ávila. **Refletindo sobre o papel das representações nas territorialidades urbanas**: o exemplo da área central do Recife. In: GEOUSP – Espaço e Tempo, nº11. São Paulo: USP, 2002.

CAMPOS, Heleniza Ávila. **Permanências e mudanças no quadro de requalificação sócio-espacial da área central do Recife (PE)**: estudo sobre territorialidades urbanas em dois setores “revitalizados”. Rio de Janeiro: UFRJ, Programa em Pós-Graduação em Geografia, 1999. (Tese de doutorado).

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano**: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Repensando a geografia urbana: uma nova perspectiva se abre. In: **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. Org. Ana Fani Alessandri Carlos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e indústria**. São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988. (Coleção Repensando a geografia).

CARNEIRO, Elizabeth. O imaginário do bairro da Boa Vista – Recife-PE. In: <http://www.fundaj.gov.br/geral/oimaginariodobairroaboavista.pdf>. Acessado em 15/12/2011.

CARNEIRO, Henrique Soares. Rebeliões e ocupações de 2011. HARVEY, David, et al. **Occupy**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2012. Tradução João Alexandre Peschanski, et al. (p. 07-14).

CASTILHO, Ana Luisa Howard de. **Consensos e dissensos no centro de São Paulo**: significado, delimitação, apropriação e intervenção. São Paulo: FAUUSP, 2008. Tese de doutorado. Área de concentração: Planejamento Urbano e Regional. Orientadora: Heliana Comin Vargas.

CASTILHO, Cláudio Jorge Moura de. Quando o espaço se torna locus de disputa de poderes: ensaio sobre uma geopolítica urbana em Recife / PE. In: **Revista de Geografia**. Recife – DCG/NAPA, v.26, nº 2, mai/ago. 2009.

CLAVER, Nuria. A Ciutat Vella de Barcelona: renovação ou gentrificação? In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. Tradução Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006. (p.145-165).

COULANGES, Fustel. **A cidade antiga**. Tradução J. Melville. São Paulo: Martin Claret, 2005. (série ouro 2 – a obra prima de cada autor).

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**: comentários sobre a sociedade do espetáculo. 10ª reimpressão. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 2008.

DAMIANI, Amélia Luisa. Urbanização crítica e situação geográfica a partir da metrópole de São Paulo. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. (Orgs.). **Geografias de São Paulo**: representação e crise da metrópole. São Paulo: Contexto, 2004. (p.19-58).

DAMIANI, Amélia Luisa. O lugar e a produção do cotidiano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. (org.). **Novos caminhos da geografia**. São Paulo: Contexto, 1999. (Coleção Caminhos da Geografia).

ETAPAS – Equipe Técnica de Assessoria, Pesquisa e Ação Social. **Ocupações urbanas no Recife**: nobreza do chão. Recife: ETAPAS, 1992.

FARIA, José Ricardo Vargas de. Discursos e impactos em grandes projetos urbanos: estudo de caso sobre a cidade administrativa Presidente Tancredo Neves. In: OLIVEIRA, Fabrício Leal de; et al. **Grandes projetos metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. (p.216-231).

FERNANDES, Ana Cristina; LIMA, João Policarpo R. Cluster de serviços: contribuições conceituais com base em evidências do polo médico do Recife. In: **Revista Nova Economia**: Belo Horizonte, 16 (1), p.11-47, janeiro-abril, 2006.

FIGUEROLA, Valentina. Projeto Urbanístico Recife-Olinda: território de oportunidades. 2006. In: www.revistaau.com.br. Acessado em 2007.

FREITAS, Ruskin Marinho de. **Entre mitos e limites**: as possibilidades do adensamento construtivo face à qualidade de vida no ambiente urbano. Porto Alegre: UFRGS, Faculdade de Arquitetura, 2005. Tese de doutorado. Orientador: Juan Mascaro.

GASPAR, Lúcia. Brasília Teimosa **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar>. Acesso em: 15/05/2012.

GOMES, Edvânia Tôrres Aguiar. **Recortes de paisagens na cidade do Recife**: uma abordagem geográfica. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007.

GOMES, Geraldo. Por que o bairro do Recife? In: ZANCHETTI, Silvio; MARINHO, Geraldo; MILET, Vera (orgs.). **Estratégias de intervenção em áreas históricas**: revalorização de áreas urbanas centrais. Recife: UFPE, 1995. (p.89-94).

HAESBAERT, Rogério. **Territórios Alternativos**. 2ªed. São Paulo: Contexto, 2011.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução Carlos Szlak. 2ªed. São Paulo: Annablume, 2006. (Coleção Geografia e Adjacências).

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 4ªed. São Paulo: Edições Loyola, 1994.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. Prefácio e Tradução de Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Editora HUCITEC, 1980.

HIERNAUX-NICOLAS, Daniel. A reapropriação de bairros da Cidade do México pelas classes médias: em direção a uma gentrificação? In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas

de “revitalização” dos centros urbanos. Tradução Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006. (p.229-264).

LAMAS, José Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian, 1993.

LEFEBVRE, Henri. **O fim da história**. Tradução António Reis. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1971.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. 2ªed. Barcelona: Ediciones Península, 1973.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal, lógica dialética**. 2ªed. Tradução de Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1979.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins e revisão técnica de Margarida Maria de Andrade. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 3ªed. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Grupo “As (im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea”, do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG (do original: La production de l'espace. 4ª Ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: Início – fev. 2006). Mimeo.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2008.

LEITE, Rogério Proença. **Espaço público e política dos lugares**: usos do patrimônio cultural na reinvenção contemporânea do Recife Antigo. Tese de doutorado, Campinas, IFCH/UNICAMP, 2001.

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade**: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea. 2ªed. Campinas, SP: Editora da UNICAMP; Aracaju: UFS, 2007.

LEITE, Rogério Proença; PEIXOTO, Paulo. **Políticas urbanas de patrimonialização e contrarrevanchismo**: o Recife Antigo e a Zona Histórica da Cidade do Porto. Cadernos Metrópole 21, PP.93-104, 1º sem. 2009.

LIMA, V. M. F. O Calçadão dos Mascates: uma análise da proposta de desenho urbano. **Humanae**, v.1, n.1, p.54-70, Set 2007.

LUBAMBO, Catia Wanderley. **O bairro do Recife**: entre o corpo santo e o marco zero. Recife: CEPE / Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991.

LUCAS, Fábio. Metrópole à beira-mar. In: **Revista Recife Antigo, Recife Moderno**. Ano 4, edição 13, julho de 2006.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. 3ª tiragem. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos; ARANTES, Otília. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 4ªed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007. (p.121-192).

MARQUES, Juliana; LEITE, Carlos. Clusters como novas possibilidades de regeneração urbana e reestruturação produtiva: o caso do Porto Digital, Recife. In: **Cadernos de pós-graduação em arquitetura e urbanismo**. São Paulo: FAU-Mackenzie, vol.5, nº1, 2005.

MARTINS, José de Souza. Excurso: as temporalidades da história na dialética de Henri Lefebvre. In: **A sociabilidade do homem simples**: cotidiano e história na modernidade anômala. 2ed. São Paulo: Contexto, 2008.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro I. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. 26ªed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MELO, Mário Lacerda de. **Metropolização e subdesenvolvimento**: o caso do Recife. Recife: UFPE, 1978.

MONTENEGRO, Antônio Torres; SALES, Ivandro da C.; COIMBRA, Sílvia R. (orgs.). **Bairro do Recife**: porto de muitas histórias. Recife: Gráfica Recife, 1989.

MORAES, Dênis de. A dialética das mídias globais. In: MORAES, Dênis de et al (orgs). **Globalização, mídia e cultura contemporânea**. Campo Grande: Letra Livre, 1997. (p.11-75).

MORAES, Dênis de. O capital da mídia na lógica da globalização. In: MORAES, Dênis de (org.). **Por uma outra comunicação**. 3ªed. Rio de Janeiro: Record, 2005. (p.187-216).

MORRISON, Allen. In: www.tramz.com. Acessado em 12/06/2012.

NASCIMENTO, Luís Manuel Domingues do. **Inventário dos feitos modernizantes na cidade do Recife** (1969-1975): sobre as mediações históricas e literárias entre a história recente do Recife e o romance A rainha dos cárceres da Grécia, de Osman Lins. Recife: Programa de Pós-Graduação em História da UFPE (Tese de Doutorado em História), 2004.

PASSOS, Tânia. Passado, presente e futuro da Agamenon. Diário de Pernambuco. In: <http://hotsites.diariodepernambuco.com.br/2012/agamenon/historia.shtml>. Acessado em junho de 2012.

PICHONELLI, M.; MARTINS, R. "Trincheiras na web". **Revista Carta Capital**, São Paulo, 29 jun. 2011.

PIMENTEL NETO, José Geraldo. Polo médico do Recife e a globalização: a singularidade da localidade e os efeitos da pós-modernidade. In: **Revista de Geografia**. Recife: UFPE, 04 de março de 2006.

PONTUAL, Virgínia; PICCOLO, Rosane. A demolição e a conservação das áreas centrais: planos, leis e transformações morfológicas no Recife, Brasil. In: **Scripta Nova - REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES**. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. Vol. XII, núm. 270 (138), 01 de agosto de 2008

RECIFE. Prefeitura. Recife! Nosso Centro: plano de requalificação integrada do centro do Recife, 2010.

REZENDE, Antonio Paulo. **O Recife**: histórias de uma cidade. 2ªed. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2005.

RIVIÈRE D'ARC, Hélène. Requalificar o século XX: projeto para o centro de São Paulo. In: BIDOUE-ZACHARIASEN, Catherine (coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. Tradução Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006. (p.265-293).

SANTOS, Milton. **O país distorcido**: o Brasil, a globalização e a cidadania. São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo: razão e emoção. 3ªed. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SEIXAS, Carla. Apartamentos de até R\$ 1 milhão no Cais José Estelita. In: **JC Online** <http://jc.uol.com.br/canal/cotidiano/grande-recife/noticia/2010/09/22/apartamentos-de-ate-r-1-milhao-no-cais-jose-estelita-237188.php>. Acessado em 22 de setembro de 2010.

SERAFIM, Ana Regina Marinho Dantas Barboza da Rocha Serafim. **O verde na cidade**: análise da cobertura vegetal nos bairros do centro expandido da cidade do Recife – PE. Dissertação (Mestrado). Recife: UFPE, 2008. Orientadora: Edvânia Tôrres Aguiar Gomes.

SETTE, Mário. **Arruar**: história pitoresca do Recife Antigo. 3ªed. Recife: Governo do Estado de Pernambuco / Secretaria de Educação e Cultura, 1978. (Coleção Pernambucana – Volume XII).

SILVA, Davi Paulo; MAIA, Evelina M. dos Santos. **Dos rios aos trilhos**: evolução do transporte urbano ferroviário da cidade do Recife. Recife: CBTU, 2008.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. In: GEOUSP. **Espaço e tempo**: revista de pós-graduação. São Paulo: FFLCH/USP, 2007. (nº21, p.15-31).

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana e global. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (coord.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. Tradução Helena Menna Barreto Silva. São Paulo: Annablume, 2006.

SMITH, Neil. **The new urban frontier**: gentrification and the revanchist city. London; New York: Routledge, 1996.

SOUZA, Flávio Antônio Miranda de. Inclusão disputada: acesso à moradia em assentamentos informais em Recife. In: VALENÇA, Márcio Moraes; GOMES, Rita de Cássia da Conceição (orgs). **Globalização e desigualdade**. Natal: A. S. Editores, 2002. (p.259-268).

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O desafio metropolitano**: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

STORCH, Andréa. Ponte a ponte: investigando os significados das apropriações socioespaciais das margens do Rio Capibaribe nos bairros da Madalena e das Graças. 2000. 161 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2000.

SUZUKI, Júlio César. Campo e cidade no Brasil: transformações socioespaciais e dificuldades de conceituação. In: **Revista NERA**, ano 10, nº 10 – janeiro/julho de 2007. (p.134-150).

SUZUKI, Júlio César. **A gênese da moderna cidade de São Paulo**: uma contribuição da geografia urbana à história da cidade. São Paulo, USP, Universidade de São Paulo, 2002. (Tese de doutorado).

TORRES, Haroldo da Gama. **Fronteira Paulistana**. XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambu/MG, setembro de 2004. In: centrodametropole.org.br.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

ULTRAMARI, Clovis. REZENDE, Denis Alcides. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. In: ASSOCIAÇÃO Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído. **Ambiente construído**. Porto Alegre: v.7, n.2, p.7-14, abr./jun. 2007.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. In: MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos; ARANTES, Otília. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. 4ªed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007. (p.75-103).

VAINER, Carlos; OLIVEIRA, Fabrício Leal de; LIMA JUNIOR, Pedro de Novaes. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos. In: OLIVEIRA, Fabrício Leal de; et al. **Grandes projetos metropolitanos**: Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012. (p.11-23).

VAINSENER, Semira Adler. Boa Vista (bairro, Recife). **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar>>. Acesso em: 20/04/2012.

VALENTIM, Luís Sérgio Ozório. **Requalificação urbana, contaminação do solo e riscos à saúde**: um caso na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. In: VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. 2ªed. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados. Barueri, SP: Manole, 2009. (p.1-51).

VAZ, José Carlos. **Vida nova para o centro da cidade**. Portal da Fundação Perseu Abramo em 16/05/2006.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

ZANCHETI, Sílvio et al. (org.). **Revitalização do bairro do Recife**: plano, regulação e avaliação. Recife: Editora universitária/UFPE, 1998.

ZANCHETI. Sílvio Mendes. Revalorização de áreas centrais: a estratégia do bairro do Recife In: ZANCHETTI, Sílvio; MARINHO, Geraldo; MILET, Vera (orgs.). **Estratégias de intervenção em áreas históricas**: revalorização de áreas urbanas centrais. Recife: UFPE, 1995. (p.100-109).

ZÁRATE, Diana Lira; MOREIRA, Fernando Diniz. **Conservação da autenticidade em centros históricos**: um estudo sobre o Polo Alfândega no Recife. Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada: Olinda, 2010.

Entrevistas:

Bruno Cavalcanti – Gerente de Execução e Monitoramento de Projetos do Porto Digital. Em 15/06/2012.

Cecília Rocha – Gerente Comercial da Pluri Educacional. Em 13/06/2012.

Cláudio Castilho – Professor Doutor da UFPE. Em 31/07/2012.

Eduardo Moura – Diretor de Desenvolvimento Imobiliário da Moura Dubeux. In: Jornal do Commercio. Recife: 16/04/2012. Capa 2.

José Luiz Souza Filho – Diretor da Conic & Souza Filho. In: LIMA, Felipe. De olho na rua da Aurora. Jornal do Commercio. Recife, 13/12/2007. Caderno de Imóveis.

Maria Auxiliadora Beltrão – Advogada da Unidade Executora do Projeto Monumenta em Recife. Em 2010.

Maria José de Biase – Secretária de Controle e Desenvolvimento Urbano. In: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/03/no-recife-projeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita-gera-debate-acalorado.html>. Acessado em 24/03/2012.

Nazaré Reis – Diretora de Preservação da FUNDARPE. In: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2012/03/no-recife-projeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita-gera-debate-acalorado.html>. Acessado em 24/03/2012.

Noé Sérgio – Arquiteto do Instituto da Cidade do Recife – Pelópidas Silveira – PCR. Em 18/07/2012.

Ruskin Freitas – Diretor de Estudos Regionais e Urbanos do CONDEPE/FIDEM e Professor Doutor da UFPE/MDU. Em 17/07/2012.

Sileno Guedes – Administrador do Porto do Recife. In: <http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/grande-recife/noticia/2010/10/08/porto-do-recife-tera-centro-de-artesanato-239247.php>. Acessado em 15/11/2011.

Wilson Damázio – Secretário de Defesa Social. In: <http://urbana-pe.com.br/pm-sera-mais-rigida-com-manifestacoes-em-meio-a-vias>. Fonte: Jornal do Commercio – Cidades. Acessado em 19/05/2012.

Sites utilizados:

www.ne10.jconline.com.br. Nossas ciclovias previstas no projeto de mobilidade na copa de 2014. Acessado em 28/08/2012.

www.carlosbritto.com.br. Acessado em 27/08/2012.

www.dinizk9blogspot.com.br. Acessado em 27/08/2012

ANEXO

Diretrizes**LEI 17.511/2008 – PLANO DIRETOR DO RECIFE****Seção III**

Da Acessibilidade, do Transporte e da Mobilidade Urbana

Da Mobilidade Urbana

Art. 70. A Política de Mobilidade Urbana é instrumento da Política de Desenvolvimento Urbano e tem como objeto a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Art. 71. A Política da Mobilidade Urbana tem como objetivo geral contribuir para o acesso amplo e democrático à cidade, por meio do planejamento e organização do Sistema de Mobilidade Urbana e a regulação dos serviços de transportes urbanos.

Parágrafo único. Os transportes urbanos são definidos nesta Lei como o conjunto dos meios e serviços utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na cidade e integram a Política da Mobilidade Urbana.

Art. 72. O Sistema de Mobilidade Urbana é definido nesta Lei como o conjunto estruturado e coordenado de meios e serviços de transporte urbano e infra-estruturas de mobilidade urbana.

Art. 73. Para os fins do disposto no artigo anterior, considera-se:

§ 1º meios de transportes urbanos:

I - motorizado; e

II - não motorizado.

§ 2º serviços de transportes urbanos:

I - de passageiros:

a) coletivo; e

b) individual.

II - de cargas.

§ 3º infra-estruturas de mobilidade urbana:

I - vias e logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e,

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Art. 74. São diretrizes do Sistema de Mobilidade Urbana do Recife:

I - garantia da mobilidade como condição essencial para o acesso das pessoas às funções urbanas, considerando os deslocamentos metropolitanos, a diversidade social e as necessidades de locomoção de todos os cidadãos, em especial as pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida;

II - promoção da integração das políticas de transporte, trânsito, uso e controle do solo urbano;

III - priorização da circulação dos pedestres, bicicletas e dos veículos coletivos;

IV - adaptação dos serviços de transportes urbanos e infra-estruturas de mobilidade urbana para a inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

V - implantação de rotas cicláveis;

VI - garantia da integração das ações desenvolvidas pelo Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife - STTP/RMR e o Sistema de Transporte Municipal - STM; 14;

VII - garantia da participação, pelos usuários, na definição das políticas e no acesso às informações gerenciais; e,

VIII - incentivo ao incremento de espaços para estacionamento, público e privado.

Art. 75. Fazem parte do Sistema de Mobilidade Urbana, conforme disposto no Art. 72:

I - Sistema Viário - SV;

II - Sistema de Transporte Municipal - STM.

Art. 76. O Sistema Viário é constituído pelas vias e logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias, que compõem a malha por onde circulam os meios de transportes, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, canteiro central, rios e canais navegáveis.

Parágrafo único. O Sistema Viário, definido no "caput" deste artigo, é classificado nas seguintes categorias funcionais:

I - Arterial Principal;

II - Arterial Secundário;

III - Coletora;

VI - Local.

Art. 77. O Sistema de Transporte Municipal é constituído pelos serviços de transportes de passageiros e de mercadoria, abrigos, estações de passageiros, autorizatários e operadores de serviços, submetidos à regulamentação específica para sua execução.

Parágrafo único. O Sistema de Transporte Municipal deverá adotar modelo de gestão que propicie a regulamentação de suas atividades, em observância aos princípios da economicidade, eficiência, publicidade e gestão democrática na prestação dos serviços.

Art. 78 O Sistema de Transporte Municipal deverá atender às seguintes diretrizes:

I - regular todos os serviços de transporte do município com a adoção de modelo institucional e regulatório;

II - investir os recursos financeiros provenientes de concessão ou permissão de linhas de ônibus do Recife nos corredores de transporte público de passageiros do município;

III - racionalizar a oferta de vagas destinadas ao estacionamento de veículos no espaço urbano, através de medidas de contenção de viagens pendulares casa-trabalho;

IV - estabelecer medidas de racionalização da circulação e das operações de carga e descarga na cidade do Recife;

V - garantir meios de participação e gestão democrática nos serviços.

Art. 79. O Sistema de Transporte Municipal é classificado em:

I - Sistema de Transporte Público de Passageiros - STPP;

II - Sistema de Transporte de Cargas - STC;

III - Sistema de Transporte Especial: fretamento, escolar, funerário e de turismo.

Art. 80. O Poder Executivo deverá elaborar o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana do Recife, com os seguintes objetivos:

I - orientar a expansão e crescimento urbano através das ações e investimentos do município no setor;

II - estruturar política de educação e segurança no trânsito;

III - estimular o transporte coletivo de passageiros;

IV - definir política de estacionamento de veículos de carga e de passageiros no espaço urbano; 15

V - definir rotas cicláveis, de acordo com as características de cada área da cidade;

VI - atualizar a malha viária da cidade e indicar novas prioridades em função da expansão urbana.

Art. 81. O Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana deverá ser objeto de Lei específica, e sua elaboração deverá:

I - contemplar a revisão do Plano Diretor de Circulação do Recife - PDCR; e,

II - garantir a participação de todos os órgãos e instituições afetos à questão, assim como da representação dos usuários através das entidades constituídas.

APÊNDICE

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Modelo 1. Para os Técnicos que trabalham ou conhecem as intervenções urbanas

1. Para você o que é intervenção urbana?
2. Quais intervenções foram significativas na transformação do espaço da cidade do Recife, nos últimos 50 anos (1962)? Por quê?
3. Qual intervenção mais modificou a área territorial e o aspecto sócio-econômico?
4. Em sua opinião qual a principal intervenção urbana ocorrida na cidade do Recife, nos últimos 50 anos?
5. Ela foi realizada pela iniciativa pública ou privada?
6. Em que escala você classifica essa intervenção, regional ou local?
7. Em que governo essa intervenção ocorreu?
8. Quais as transformações causadas no espaço urbano devido a essa intervenção?
9. Qual o segmento (viário, imobiliário, comercial, turístico, entre outros) foi alvo de mais intervenções públicas e/ou privadas? Tipo de intervenção predominante na cidade do Recife.
10. Qual o bairro da cidade do Recife, em sua opinião, com maior número de intervenções?
11. Com relação às dimensões, espacial, social e econômica, qual a mais atingida pelos projetos de intervenção? Por quê?
12. Qual a sua opinião sobre os projetos de requalificação existentes na cidade do Recife?
13. Como você identifica a forma de participação da população nessas intervenções?
14. Você acha que existiram e/ou existem formas de resistência? Pode citar algum exemplo?
15. Como você avalia o atual movimento de resistência frente às intervenções urbanas?
16. Em qual gestão de governo municipal e estadual teve maior participação da comunidade? Com que instrumento?
17. Quais as características do movimento de resistência, nos últimos 50 anos?

ROTEIRO DE ENTREVISTA

Modelo 2. Para os Trabalhadores e Frequentadores do Bairro do Recife

1. Quanto tempo você trabalha e/ou frequenta o bairro do Recife? Houve transformações? Como?
2. O que você acha dos projetos de requalificação?
3. Você conhece algum projeto que está sendo implantado?
4. Você acha que grupos de diferentes classes sociais frequentam o bairro? Quando? Onde?
5. Como é a vida noturna nesse bairro?
6. A prostituição ainda existe no bairro?
7. Como vocês utilizam o bairro?
8. Sem ser as habitações na Comunidade do Pilar, você já reparou outras residências, casas ou pensões? Que classe social?

Perguntas apenas para os trabalhadores do Porto Digital

1. O Porto Digital tem projetos de inclusão social
2. O que o Porto Digital significa para a requalificação do centro?
3. Qual a relação do Porto Digital com a Comunidade do Pilar?
4. Qual a imagem que você tem da relação da Comunidade do Pilar com o restante do bairro?