



Revista Brasileira de Geografia Física

Homepage: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/rbgf>



A permanente construção no tempo histórico de um ambiente capitalista em Recife, Pernambuco: tendência à homogeneização dos interesses dominantes

Cláudio Jorge Moura de Castilho

Professor do Departamento de Ciências Geográficas da Universidade Federal de Pernambuco. Professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente-PRODEMA. E-mail: claudiocastilho44@gmail.com

Artigo recebido em 08/04/2020 e aceite em 16/05/2020

RESUMO

No curso dos 520 anos de invasão do Brasil pelos europeus, foi instalado, consolidado e expandido um ambiente favorável, antes de tudo, à concretização das relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo no Brasil. Este artigo possui como objetivo principal discutir o permanente processo de construção desse ambiente em Recife, capital de Pernambuco, como uma tendência homogeneizadora ligada aos interesses das classes dominantes. A metodologia utilizada para a operacionalização desta discussão fundamentou-se na abordagem do materialismo histórico-dialético a fim de evidenciar as contradições suscitadoras de tensões e conflitos inerentes a uma realidade dinâmica que se movimenta permanentemente em algum sentido, nas escalas do tempo e espaço. Destarte, foi mostrado que a implantação do referido ambiente não aconteceu de maneira harmônica e pacífica como dizem as classes dominantes brasileiras na medida em que aconteceram protestos e mobilização sociais que, reagindo contra o ambiente puramente capitalista, conseguiram conquistas interessantes para as classes subalternas e oprimidas.

Palavras-chave: Racionalidade técnico-instrumental. Neoliberalismo. Ambiente Urbano. Racionalidade ambiental.

The permanent construction of a capitalist environment during the historical time in Recife, Pernambuco: tendency to homogenize the dominant interests

ABSTRACT

During the 520 years of the Brazil's invasion by Europeans, a favorable environment was installed, consolidated and expanded, above all, for carrying out the production-circulation-distribution-consumption capitalist relationships. The main goal of this paper is to discuss the permanent process of this environment construction in Recife, capital of Pernambuco federal state, as a homogenizing trend linked to the dominant classes' interests. The methodology used for the operationalization of this discussion was based on the historical-dialectical materialism approach in order to highlight the contradictions that raise social tensions and conflicts inherent to a dynamic reality that moves permanently in some sense, in the time and spatial levels. Thus, it was shown that the implantation of the referred environment did not happen in a harmonious and peaceful way, as the Brazilian dominant classes say, insofar as social protests and mobilizations occurred, which, reacting against the purely capitalist environment, managed to obtain interesting achievements for the subordinated and oppressed classes.

Keywords: Technical-instrumental rationality. Neoliberalism. Urban environment. Environmental rationality.

Introdução

O capitalismo, para realizar o seu maior escopo que é a geração e acumulação de riquezas visando ao lucro, necessita, segundo Marx (2013), expandir-se permanentemente no espaço e no tempo, e é isso que ele vem fazendo há cerca de 520 anos no Brasil.

O referido processo de expansão vem acontecendo de maneira violenta, passando por cima de tudo o que encontra no seu caminho que pode constituir um empecilho ao seu escopo,

desrespeitando e destruindo as diversidades da Terra produzidas, ao mesmo tempo, pela natureza e pela sociedade.

Nessa perspectiva, em chegando nos diversos territórios do espaço mundial, o capitalismo desmancha os ambientes tecidos com base em dinâmicas locais visando atender propósitos inerentes à garantia de modos de vida mais comunitário e preservação da natureza e da cultura locais considerados como bens comuns.

Em seu lugar, impõe-se um modelo de ambiente tecido para atender, preponderantemente, os interesses de geração e acumulação de riquezas visando ao lucro, através da transformação em mercadoria de tudo o que encontra no seu caminho.

Não obstante a expansão das relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo ter acontecido de maneira cada vez mais célere e intensiva no mundo, no âmbito do processo de globalização, buscando homogeneizar o espaço mundial à sua imagem e semelhança, muitos territórios têm resistido e, portanto, buscado impor os seus valores.

Destarte, ao mesmo tempo em que o capitalismo busca homogeneizar a sua forma de sociedade, reforçada por um discurso progressista, contraditoriamente, ocorrem reações da parte dos territórios vividos que, buscando fazer valer seus valores, como como lugar forte (Santos, 1997), impedem a concretização do projeto homogeneizador do mundo.

É no âmbito do embate acima ressaltado que, considerando o caso da história da formação territorial urbana do Recife, discutir-se-á em que medida o sítio da cidade foi permanentemente remodelado de acordo com os interesses homogeneizadores das classes sociais dominantes vinculadas ao capitalismo.

O objetivo deste trabalho reside, portanto, na explicação do processo de construção, em Recife, de ambientes propiciadores e consolidadores das relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo, desde os primeiros tempos da presença europeia no Brasil até os dias atuais, o que se faz de significativa relevância para apreender e aprender a lógica do processo de produção do espaço urbano local.

Considerar-se-á, simultaneamente, algumas das experiências territoriais rebeldes ocorridas no curso da história urbana local, como reação à tendência homogeneizadora de construção de ambientes alheios às suas intenções, o que proporcionará elementos para a elucidação dos problemas da atualidade.

Diante do exposto, este escrito foi estruturado de maneira a, primeiramente, apresentar os pressupostos teórico-metodológicos do trabalho (seção material e métodos); em seguida, apresentaram-se os fatores e a periodização da estrutura urbana em Recife onde se ressaltou os principais marcos históricos inerentes à concretização do projeto homogeneizador do ambiente capitalista (seção resultados e discussão); e, por último, apresentaram-se as rugosidades da estrutura do ambiente urbano historicamente herdada, mas, ao mesmo tempo, ressaltando alguns pontos relativos ao papel dos interesses das classes

subalternas e oprimidas no processo de formação do ambiente urbano da cidade, fazendo valer os seus próprios ambientes de vida (seção considerações finais).

Material e métodos

Antes de mais nada, é necessário levar em conta a natureza do modelo de desenvolvimento histórico-geográfico desigual intrínseco às relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo que se fizeram presentes no Brasil desde o século XVI quando do processo de mundialização das referidas relações.

Ao chegar ao Brasil, o capitalismo foi, paulatinamente, penetrando e expandindo-se no novo espaço “descoberto”, ou melhor, invadido, destruindo de maneira violenta tudo o que se fazia presente nos ambientes que nele haviam sido tecidos – vegetação, solo, gente indígena, etc. – no curso da história local, transformando-os em um conjunto de mercadorias, visando à geração e acumulação de riquezas cujo centro do Poder que controlava todo o processo da dinâmica capitalista encontrava-se na Europa.

Harvey (2013) acentua que, onde quer que chegue e se faça presente, o capital sempre transforma em mercadoria tudo o que encontra à sua frente a fim de gerar riquezas, visando proporcionar ambientes capazes de facilitar a realização dos negócios. O que se faz ainda mais grave em lugares cuja lógica de urbanização norteou-se pelo que Prado Júnior (1985) denominou de sentido maior da colonização, chegando, claramente, a subordinar a natureza e os indígenas a interesses alienígenas e alienantes, desmantelando seus ambientes de existência.

A ocupação do sítio onde se assentaria o núcleo inicial do Recife deve-se às condições naturais favoráveis à existência de um porto, elemento essencial em uma economia colonial produtora e exportadora de bens primários e importadoras de bens manufaturados. Como já foi observado [por Josué de Castro], “formou-se sobre as areias da aldeia conhecida pelo nome de O **POVO** ou a *Povoação dos Arrecifes*, ou ainda, *Ribeira Marinha dos Arrecifes*. Povoação criada para servir o porto e, portanto, como uma consequência direta de sua atividade específica, com sua vida e seu futuro indissolúvelmente ligados à vida do porto”. (Bernardes, 1996, p. 11)

Na perspectiva de tecer um ambiente cada vez mais relevante para o desenvolvimento das relações capitalistas, a própria posição do núcleo central do Recife constituiu o ponto através do qual, segundo Melo (1978), a cidade foi-se

expandindo pelos séculos XVII, XVIII, XIX e XX. Deste ponto, a expansão urbana seguiu, segundo o mesmo autor, duas formas, a saber: a transgressão da cidade em áreas dos municípios vizinhos – Olinda, Jaboatão dos Guararapes e São Lourenço da Mata – com os quais, posteriormente, a cidade se fundiu dando origem a uma urbanização metropolitana; e as ramificações que partiam do referido núcleo irradiando-se em diferentes direções no espaço.

A natureza do modelo de desenvolvimento histórico-geográfico desigual, que acontece no sentido de atender os interesses – alienígenas e alienantes – de homogeneização do capitalismo, desprezando os interesses locais, *mutatis mutandis* tem perdurado no tempo-espaço, muito embora sua forma territorial tenha-se reconfigurado conforme as vicissitudes do tempo histórico a fim de legitimar-se junto à sociedade.

Esse processo de desenvolvimento tem acontecido, de acordo com Castilho (2017), sem qualquer pudor, destruindo a diversidade natural e histórica do espaço local. No caso dos indígenas e dos africanos feitos escravos, a “colonização” aconteceu, nas palavras de Ribeiro (2015), como se fora uma “máquina de moer gente”.

No âmbito do contexto apresentado acima, a presente reflexão foi realizada através de uma periodização pensada para tratar das inter-relações dialéticas entre os interesses alienígenas e locais em sua dinâmica histórica permanente, visando não apenas caracterizar a estrutura urbana; mas, ao mesmo tempo, apreendê-la como uma estrutura histórico-ambiental que constitui uma totalidade complexa em permanente movimento no tempo que acontece em algum sentido.

Pode-se considerar 4 períodos históricos que nortearam a estrutura territorial através da qual o ambiente capitalista foi tecido no Recife: o primeiro, referente ao Brasil Colônia, que ocorreu sobretudo durante os três primeiros séculos de invasão e ocupação do território brasileiro (séculos XVI, XVII e XVIII); o segundo, referente ao Brasil Império, que aconteceu no curso do processo de independência política do país com relação a Portugal – mas não econômica com relação à Inglaterra – e de formação nacional (século XIX); o terceiro, relativo ao Brasil República, mais precisamente de finais do século XIX até meados do século XX, em que se consolida o processo de formação nacional; e o período de meados do século XX até os tempos atuais.

A periodização não compreende uma subdivisão estática, linear e absoluta do tempo. Ao contrário, ela compreende a realização de um esforço de apreender o tempo histórico em sua dinamicidade relacional e dialética, razão pela qual

entre cada um dos quatro grandes períodos – entendidos aqui como “pedaços do tempo” – acima delimitados, há momentos de transição entre um e outro, no âmbito do qual em vez da superação do “velho” pelo “novo” acontecer histórico, ocorre, na verdade, coexistência dos momentos.

A questão é escolher as variáveis-chave que, em cada pedaço de tempo, irão comandar o sistema de variáveis, esse sistema de eventos que denominamos *período*. Eis o princípio a partir do qual podemos valorizar os processos e reconhecer as novidades da história do território. Como um elemento não pode evoluir isoladamente, nem é capaz de se transformar sem arrastar os demais no seu movimento, o nosso problema não é o da evolução particular de um elemento, mas o da evolução global. Não temos, porém, a preocupação de estabelecer cortes rígidos. Ao contrário, desejamos realçar sobretudo as épocas e menos os marcos que as separam. Períodos são pedaços do tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo. Mas essa interação se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização. É a falência desta última, açoitada por uma evolução mais brutal de um ou de diversos fatores, que desmantela a harmonia do conjunto, determina a ruptura e permite dizer que se entrou em um novo período. [...] A base das periodizações não é constituída apenas pelas relações sociais [...]. É preciso, então, pensar paralelamente as técnicas como formas de fazer e de regular a vida, mas ao mesmo tempo como cristalização em objetos geográficos, pois estes também têm um papel de controle devido ao seu tempo próprio, que modula os demais tempos. (Santos e Silveira, 2001, p. 23-24)

Destacou-se as modificações territoriais ocorridas no espaço geográfico do Recife reverberando-se em ambientes favoráveis aos interesses dominantes, inerentes a cada pedaço de tempo da história do capitalismo no Brasil. Isso aconteceu com a finalidade de valorizar as inter-relações estabelecidas entre diferentes ambientes na escala local, fazendo valer uma abordagem que se reputa genuína do campo da Geografia Urbana Ambiental.

O método de abordagem escolhido para a viabilização da presente reflexão foi o materialismo histórico-dialético, através do qual se conseguiu operacionalizar a ideia anteriormente apresentada, na medida em que este método não somente leva em conta o tempo e o espaço como dimensões dinâmicas do mundo como uma totalidade complexa; mas, concomitantemente,

considera as inter-relações tempo-espaço fazendo-se e reconfigurando-se permanentemente na história do capitalismo, de acordo com o conjunto de intencionalidades que movem o processo do acontecer histórico social no território.

Com efeito, ao longo da introdução e penetração das relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo no Brasil, o espaço foi sendo urbanizado, proporcionando a construção de ambientes facilitadores da geração de riquezas para a acumulação de capital, atendendo, sobretudo, interesses dos imperativos globais defendidos pelas classes dominantes.

Resultados e Discussão

Na busca, portanto, de expandir os seus interesses no tempo-espaço mundial, o capitalismo aventurou-se pelos mares e oceanos a fim de não somente conquistar territórios como, ao mesmo tempo, construir, a partir das condições encontradas nestes territórios, os ambientes favoráveis ao seu processo permanente de expansão.

Em não encontrando, na porção oriental da América do Sul, ambientes favoráveis aos seus propósitos, os portugueses, para viabilizar seu projeto de ocupação, tiveram que construir vilas e instalar portos visando dar prosseguimento ao seu projeto de dominação.

Os espaços construídos e devidamente tecidos para atender os propósitos globais do projeto de dominação territorial, tornaram-se lugares centrais das atividades de importação e exportação e, simultaneamente, pontos através dos quais, na escala regional, o processo de ocupação e povoamento do território continuou a ocorrer na direção da sua hinterlândia.

Do ponto de vista da sua base físico-natural, a área onde posteriormente se levantou a cidade do Recife reunia um conjunto de fatores necessários à implantação de um porto.

Os holandeses – que se estabeleceram no Nordeste do Brasil entre 1630 e 1654 – detinham o conhecimento e as técnicas relativas à realização de obras urbanísticas em sítios geográficos semelhantes ao do Recife, viabilizando o processo de urbanização neste lugar, uma vez que a urbanização constitui fator *sine qua non* para a realização dos interesses capitalistas.

As condições físico-naturais do sítio geográfico do Recife eram semelhantes às encontradas nos Países Baixos, principalmente no que tange ao fato de se tratarem de terrenos baixos dispondo de água por todos os lados, constantemente alagados e com canais de água

salgada. De acordo com Lins (1982, p. 81), a cidade do Recife foi construída

“[...] sobre bancos de areia estreitos e baixos, separados uns dos outros por canais rasos de água salgada”. C’roas e bancos de areia, cordões litorâneos arenosos ou restingas, associado tudo a pântanos de água salobra, manguesais, lagamares, estreitos e camboas, eis um resumo do sítio do Recife em sua origem, ou seja, do estuário afogado comum dos rios Capibaribe, Beberibe e Tejipió.

De acordo com a mesma autora, tratava-se de uma “baía entulhada”, preenchida por sedimentos fluviais e marinhos devido, respectivamente, às regressões e transgressões marinhas, no curso do tempo geológico; ou melhor, de uma planície aluvial fluvio-marinha, cercada pelos “[...] outeiros de Olinda e de Guararapes assinala[ndo] com efeito as extremidades do meio anfiteatro de colinas esculpidas nos sedimentos cenozóicos do Grupo Barreiras”. (Lins, 1982, p. 82)

Com relação às interpretações acerca do papel da natureza – tanto do ponto de vista da categoria analítica sítio geográfico como da categoria situação geográfica – no processo de formação do território urbano recifense, ressalta-se a relevância do seu conteúdo na reflexão sobre a cidade. Neste sentido,

[...] o discurso geográfico dá valor aos elementos da paisagem natural, e este valor está intimamente ligado às representações estéticas e às sensações de conforto e de harmonia que percebe o geógrafo. Nesta representação dos componentes naturais da paisagem recifense, há consensos: favorabilidade dos ventos alísios; papel decisivo da combinação delta-arrecifes na localização do porto; planície que, se favorece a expansão urbana, dificulta a drenagem; rios vistos sucessivamente como patrimônios a serem preservados da poluição; e fatores de embelezamento e ameaças por causa das enchentes. Mas os mangues suscitam interpretações divergentes, todas marcadas por observações de ordem moral. Para Josué de Castro, o mangue é um trabalhador “ciclópico”, expressão da vida que fervilha; para Mário Lacerda, é uma área indefinida e negativa, uma mancha escura na paisagem. O espaço de assentamento dos pobres é discutido até em relação à sua natureza, em nome de valores que os autores atribuem à paisagem e em função de concepções de mundo que explicitam mais quando tratam da forma cultural “mocambo”. (Bitoun, 1994, p. 31-32)

Destarte, além da planície fluvio-marinha do Recife ter sido, pouco a pouco, preenchida com aterros sucessivos; ela também foi frequentemente alargada no curso do tempo histórico com a finalidade de tecer e consolidar o ambiente favorável ao acontecer histórico das relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo.

Norteados por tal visão de construção territorial,

O elemento humano também contribuiu ativamente com o processo de formação da planície, embora em períodos mais recentes, não somente como agente de atuação do Estado, aterrando imensas porções de áreas alagadas, em nome da expansão urbana, mas também, individualmente. É o caso dos habitantes dos alagados e áreas ribeirinhas, que construiu seu mocambo, batendo o solo frouxo e ampliando seu pedaço de chão em terras que antes pertenciam às marés e várzeas dos rios. (Barreto, 1994, p. 25)

O Recife, como lugar situado entre áreas produtoras de *commodities* voltadas para o mercado externo e a área de escoamento desta produção – o porto – determinou a formação e a consequente expansão do seu espaço urbano como ambiente crucial ao capitalismo.

Com o passar do tempo, à medida que a cidade ia-se expandindo e consolidando no espaço regional, a urbanização acontecia através de uma intrínseca relação com o rural. Isso acontecia na medida em que, como argumentou Bernardes (1996, p. 11),

Seus arrabaldes, durante muito tempo, foram terras de engenhos, como a materializar no seu espaço, na quase indefinição dos seus limites, sua dependência, mais que econômica, da zona agrícola. Contudo dispunha das condições de se apropriar de parte da renda gerada no setor agrícola, o que lhe permitia ampliar, no seu interior, a divisão social do trabalho, reforçando desta forma os fatores de sua diferenciação e domínio comercial sobre aquele setor.

Destacando também esta relação entre o urbano e o rural, Melo (1978, p. 64) havia acentuado que

A evolução fundiária haveria de ocorrer como parte integrante do processo de transformação do habitat rural dos engenhos em habitat suburbano e urbano. As grandes propriedades canaveiras ou engenhos iam-se dividindo em propriedades menores ou chácaras denominadas **sítios**. Enchiam-se estes de

fruteiras a indicar, ao lado de sua função residencial, uma nova forma de utilização do solo. Em uma segunda transformação fundiária, que nunca vinha imediatamente após a primeira, esses sítios foram sendo divididos em terrenos para residências, através de loteamentos, pelos seus proprietários e por pessoas ou empresas que os adquiriam. Os negócios imobiliários, inclusive, os especulativos, foram constituindo uma fonte de renda proporcionadas pelas áreas em foco, também sob o condicionamento da expansão urbana. Finalmente, a construção de casas e a abertura de ruas, completadas com a implantação das estruturas dos serviços de água, de energia e, muitas vezes, da pavimentação consumavam o processo em função do qual foi vigorando intensivamente a forma residencial urbana de uso do espaço.

A referida evolução fundiária foi, paulatinamente, aperfeiçoando-se de acordo com os interesses hegemônicos fazendo valer a concretização da lógica da racionalidade técnico-instrumental capitalista, sofisticando, cada vez mais, a fragmentação socioeconômica e territorial em Recife, fazendo desta cidade um dos lugares mais dinâmicos e, ao mesmo tempo, mais desiguais do Brasil.

No âmbito da dinâmica supramencionada, a evolução da estrutura urbana, de acordo com tempos diferentes inerentes ao processo de formação territorial do Brasil (segundo diferentes pedaços do tempo: Brasil colônia, Brasil império e Brasil república), fundamentou a construção de ambientes cada vez mais favoráveis à concretização dos interesses dominantes.

Mas em que medida se tece ambientes favoráveis às relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo? Em uma resposta prévia, pode-se dizer que um ambiente favorável a tais relações são aqueles em que se fazem cada vez mais presentes: as infraestruturas portuária, viária, comunicacional; a retificação de canais e lagoas; os edifícios preparados para abrigarem os escritórios das empresas, bancos, instituições públicas e privadas de gestão; áreas aprazíveis para a habitação; áreas de lazer e entretenimento, etc.

Passar-se-á a partir de agora a tratar da transformação do espaço, em Recife, visando viabilizar o acontecer histórico das relações capitalistas de ser e pensar, de acordo com pedaços grandes do tempo histórico. Como a nossa pesquisa ainda se encontra em andamento, não se tem condições de subdividir os referidos pedaços de tempo, porém, esse detalhamento ficará para uma outra oportunidade.

Estrutura do ambiente urbano no Brasil colônia (séculos XVI/XVII/XVIII)

Nos primeiros tempos do processo de formação do espaço urbano recifense, no âmbito da ocupação do território brasileiro, houve duas fases, a saber: uma, que acontece durante as três primeiras décadas do século XVI, quando ainda predominava uma lógica de ocupação aventureira; e uma segunda, que aconteceu, sobretudo, a partir do final dos anos 1530, quando a ocupação europeia começou a exercer maior controle das ações no território.

Todavia, a história do nosso país teve o seu início muito antes da chegada dos invasores europeus, uma vez que, em 1500, quando da sua chegada nas Américas, já existiam muitos povos indígenas ocupando nosso território, segundo demonstram os atlas históricos para o Brasil.

De acordo com Ataíde (2020), é consenso entre historiadores que, no Brasil, em 1500, havia cerca de 8.000.000 de índios, pertencentes a diversos povos que se distribuíam, também, por praticamente toda a borda costeira da porção oriental da América do Sul. Em 2010, por outro lado, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), havia apenas 896.917 índios pertencentes a 305 povos (Brasil, 2010). O que demonstra de maneira patente o extermínio de grande parte dos povos originais do nosso Continente e, por sua vez, do nosso território.

Em função dos interesses dominantes, muitos indígenas foram, portanto, dizimados e, ainda, tentou-se apagar as suas respectivas existências superpondo sobre os seus diversos ambientes, o ambiente capitalista que se fazia presente então na Europa. No que tange à primeira fase, segundo Andrade (1979, p. 72),

[...] nas três primeiras décadas do século XVI, quando os portugueses se limitavam a explorar e a fazer o escambo com os indígenas, adquirindo por baixo preço os produtos da terra, sobretudo o pau brasil, fundavam apenas feitorias com armazéns na foz dos rios onde havia maior abrigo para as embarcações, feitorias que, na maioria das vezes, eram temporárias, pois eles se transferiam para outras localidades quando se esgotavam os produtos explorados nas imediações.

No que concerne à segunda fase do processo de ocupação do nosso território, concorda-se com Bernardes (1996) quando este autor reconheceu que a história urbana do Recife começou, verdadeiramente, quando da ocupação holandesa (1630-1654), a despeito do fato de que em 1537 já se tinha feito referência, no documento

conhecido pela denominação *Foral de Olinda*, ao espaço no qual seria construída a cidade do Recife, em certa medida, delimitando áreas destinadas a usos privados e coletivos; e regulamentando esses usos.

Afinal, qualquer ambiente tecido precisa ser regulado com a finalidade de controlar os efeitos provocados por fatores que não interessam de imediato aos interesses do modo de produção-circulação-distribuição-consumo dominante.

Naqueles tempos, tal como acontecia em todo o território colonial, o acesso ao solo e o uso do solo eram estabelecidos através do mecanismo de doação pelos donatários seguindo os parâmetros do procedimento das Sesmarias, tratando-se de uma prática que, mesmo após a Lei de Terras de 1850 e da legislação urbanística garantida pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, continua a existir até os dias que seguem, em diversos casos.

Ademais, em 1587, segundo ainda o mesmo autor, havia sido mencionada a existência da ermida do Corpo Santo, situada na área onde hoje se acha o bairro homônimo Recife, cujo espaço, na época, estava configurado como uma “ponta de areia”: “Aí ‘vivem alguns pescadores e oficiais da ribeira, estão alguns armazéns, em que os mercadores agasalham os açúcares e outras mercadorias”. (Bernardes, 1996, p. 17)

Na medida em que a cidade surgira atrelada ao sentido do processo de ocupação pelos europeus, é evidente que, junto ao porto, foram-se implantando serviços relacionados às atividades de exportação e importação (Castilho, 2015) dentre os quais se podem fazer menção aos seguintes: serviços administrativos, de segurança (fortes), fiscais, armazenamento, reparação de navios, etc.

A função portuária do lugar, portanto,

[...] atraía uma parte da renda gerada pela economia exportadora, que ficava assim aplicada no interior da colônia. A reprodução e ampliação de parte da economia colonial realizava-se no espaço da povoação do Recife, onde iam-se localizando-se os armazéns, as casas de negócios, os serviços que atendiam à população vinculada à vida do porto e do povoado. Soldados, clérigos, funcionários também faziam parte da divisão social do trabalho. Armazéns, vendas, tabernas, casas, fortificações, edifícios civis e religiosos, iam marcando a fisionomia urbana, materializando, poderíamos dizer, a estrutura social em formação e a atuação dos diversos grupos sociais que a compunham. (Bernardes, 1996, p. 18-19)

Nota-se, assim, uma inter-relação dialética entre as dimensões social e espacial da estrutura

urbana que já se faziam presentes de maneira cada vez mais sofisticada como uma totalidade complexa cujo ambiente tecido pelos interesses dominantes fazia-se cada vez mais útil ao capitalismo.

Na realidade, era o modo capitalista de produção-circulação-distribuição-consumo que, em seu permanente afã de fazer-se presente em todos os lugares do mundo, formava e inseria mais um lugar no mundo para ampliar as condições de atender os seus propósitos, e a urbanização como ambiente útil constituía uma condição *sine qua non*.

Depois de várias tentativas de investida visando ao domínio da costa oriental do Nordeste da América do Sul e aproveitando-se das tensões ocorridas entre Portugal e Espanha no período da União Ibérica (1580-1640), finalmente, em 1630, os holandeses venceram os portugueses e desembarcaram em Pernambuco.

Possuindo um sítio geográfico semelhante aos de cidades dos Países Baixos, a área onde se localizou o primeiro porto da cidade de Recife foi a escolhida pelos holandeses para a implantação da sua capital na América (Figura 1).

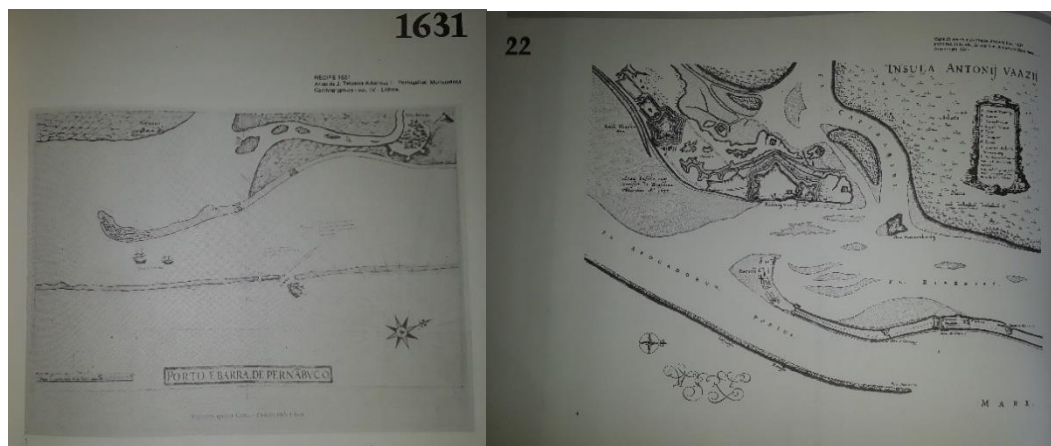


Figura 1. Recife nos primeiros tempos da invasão holandesa. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (Menezes, 1988).

Observa-se, assim, que, de 1631 (imagem à esquerda) a 1637 (imagem à direita), a área portuária da cidade bem como a das suas redondezas imediatas tiveram significativo incremento urbanístico através de aterros, construções e arruamentos, notadamente na Ilha de Antônio Vaz a qual se pode ver nitidamente próxima à restinga.

A área urbana foi-se alargando através da realização de aterros contínuos até que, entre 1637 e 1644, com a chegada do Conde João Maurício de Nassau-Siegen em Pernambuco, realizaram-se significativas obras que marcaram a urbanização em Recife, incrementando paulatinamente o ambiente favorável aos interesses dominantes.

De acordo com Freyre (1981), as referidas obras urbanísticas fizeram parte do que ele considerou como o primeiro Plano Urbanístico das Américas. Com efeito, Andrade (1979, p. 79-80) acentua que a administração do referido conde

[...] voltou-se inteiramente para a ilha de Antônio Vaz, onde procurou construir uma grande cidade que teria o seu nome. No extremo Norte da ilha construiu o Palácio de Friburgo e, no Oeste, o Palácio da Boa Vista, suas residências. A Cidade Maurícia tinha um

traçado no modelo norte-europeu, com o escoamento e canalização das camboas, sendo o material retirado do fundo do mangue utilizado no aterro da área a ser ocupada pelas construções. Pontes e diques foram construídos, com delimitação da área da cidade que era defendida por fosso e estacada. Esta área era muito restrita, de vez que, margeando o rio, após a confluência do Beberibe com o Capibaribe, se estendia ao Norte do atual Palácio do Governo até a igreja do Espírito Santo, passando ao Oeste pela igreja de Santo Antônio. Correspondia, assim, praticamente, à metade do atual bairro de Santo Antônio. Fora dos muros, no bairro de São José e defendido ao Sul pelo forte das Cinco Pontas, Nassau fez construir pequenas casas a serem habitadas por pessoas de menores posses e consideração. Chamava-se esse trecho a Nova Maurícia. Ainda dotou a sua cidade de um jardim botânico e de um jardim zoológico, organizando serviços de limpeza pública e de conservação das ruas, ladrilhando as mesmas e, para evitar a destruição do calçamento, proibiu a passagem dos carros de bois pelas mesmas. (Andrade, 1979, p. 79-80)

Havia, da parte dos Poderes instituídos, uma preocupação no que diz respeito à

regularização do processo de ocupação por um ordenamento territorial urbano que realizou obras, ao mesmo tempo, de embelezamento, drenagem dos mangues e das camboas à semelhança com o que se fazia, por exemplo, em Amsterdã (Figura 2).

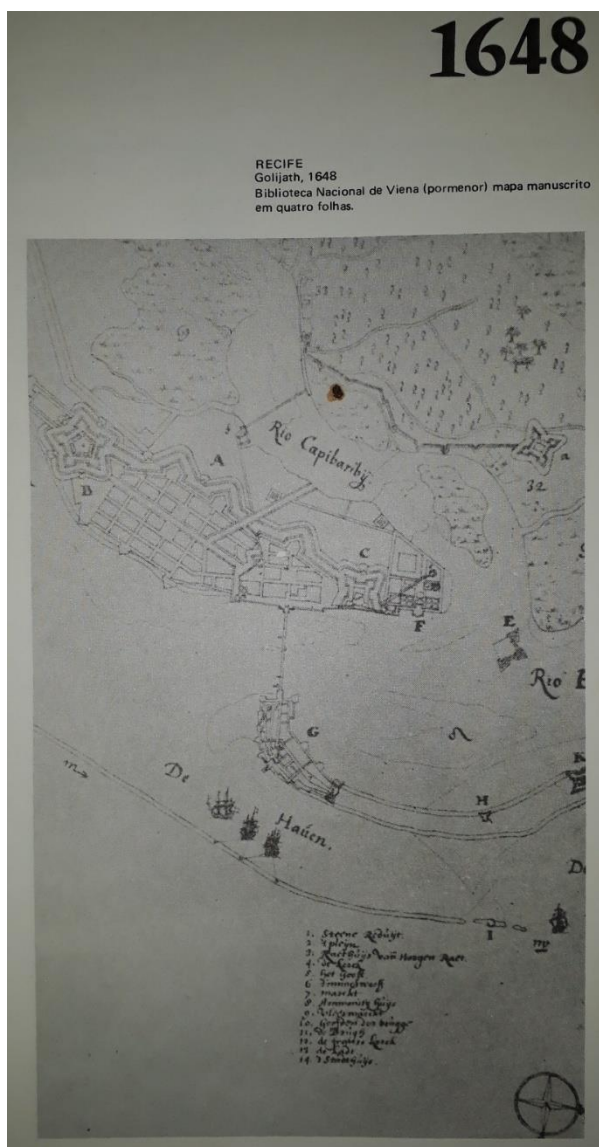


FIGURA 2 – Recife, quatro anos após e expulsão do Conde João Maurício de Nassau-Siegen. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (Menezes, 1988).

Em 1648, não só a área portuária da cidade como também a da Ilha Antônio Vaz haviam passado por significativas mudanças, observando-se, ainda, a construção de um forte na porção continental, indicando o sentido da expansão posterior do espaço urbano em Recife.

No que tange ao traçado das ruas apresentava-se de maneira reticulada formando ângulos retos na confluência; houve organização do uso do solo com base na divisão de classes (Cidade Maurícia *versus* Nova Maurícia), e utilização de normas e regras visando à

manutenção de um lugar limpo e saneado. Com relação à Nova Maurícia, ressalta-se que

[...] constituía-se em um bairro para os mais pobres, com casas de madeira provenientes da Holanda e as mesmas características da velha Maurícia: ruas reticuladas, terrenos divididos em blocos, canais e jardins. Não se pode esquecer que o traçado das duas, nova e velha Maurícia, correspondiam a projetos, que, em grande parte, foram modificados, incendiados e por este motivo, alguns casos não correspondiam à realidade atual. (Barreto, 1994, p. 34)

Com efeito, como em qualquer sociedade de classes, a dimensão da classe social faz-se inerente ao seu plano urbanístico. Na experiência urbana que teve lugar em Recife, isso pôde ter sido notado na medida em que houve preocupação, por parte dos holandeses, com o tratamento dos lugares da pobreza, o que não deixou de ter continuado de acordo com certos momentos políticos na linha do tempo histórico.

Pode-se também citar ações relativas à preocupação com a “limpeza urbana”: ainda no século XVII, quase quarenta anos após a expulsão dos holandeses, o marquês de Montebello, interventor português na última década do século, coordenou uma série de ações no sentido de eliminar os miasmas que se faziam presentes nas áreas mais valorizadas da cidade dentre as quais se localizavam as áreas portuária e periférica. E assim, Recife chegou ao século XVIII como uma das cidades que mais se destacava no Brasil em termos de dinâmica urbana (Figura 3).

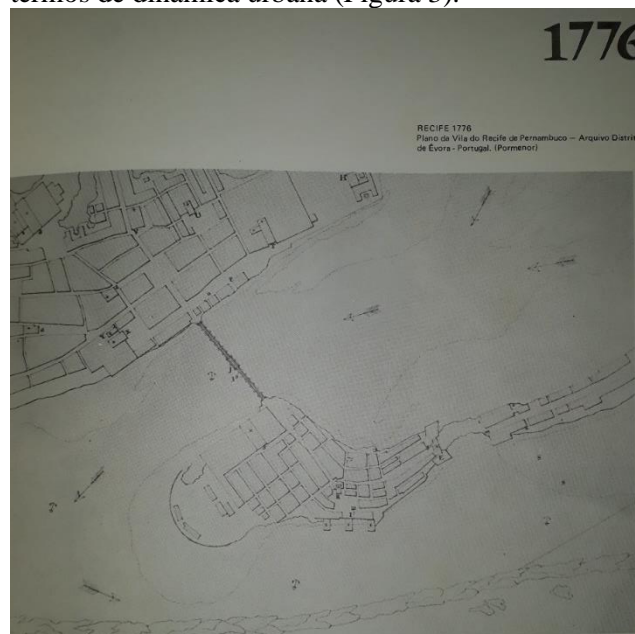


Figura 3 – Área Central do Recife no século XVIII. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (Menezes, 1988).

Observa-se que, ao final deste século, a Área Central da cidade, então composta pelas áreas do porto e pela da Ilha Antônio Vaz já se achava visivelmente urbanizada, apresentando um ambiente favorável à continuidade do processo de consolidação das relações capitalistas no Brasil.

Além destes espaços, poucas eram as áreas da cidade que se destacavam em termos de urbanização no século XVIII. Porém, a área conhecida como Boa Vista vinha sendo ocupada muito embora isso tenha acontecido de maneira menos intensa. A este respeito, Andrade (1979, p. 85-86) colocou que

Ao terminar o século XVIII o Recife era uma vila de menos de vinte mil habitantes que ocupava as porções mais altas, à salvo das inundações, da península do porto e da ilha de Antônio Vaz, havendo uma certa concentração de habitações e plantios de fruteiras, do outro lado do rio, na Boa Vista. A maior porção deste bairro era ainda ocupada por manguesais, pois o leito do Capibaribe era bem mais largo que atualmente. À sua margem esquerda localizava-se na altura da atual rua da Matriz e da rua do Hospício, enquanto a sua margem direita vinha até a atual rua da Palma. Ruas como a da Concórdia, a praça Joaquim Nabuco, a rua da Detenção, a rua da Aurora, o Cais José Mariano e a própria rua da Imperatriz eram, até então, ocupadas por manguesais, que foram sendo aterrados nos últimos anos do século XVIII e a primeira metade do século XIX para implantação de habitações.

Isso mostra, nitidamente, o fato da realização dos aterros como fator essencial da expansão da urbanização do Recife, o que ocorreria tanto por ações de pessoas pertencentes às classes sociais dominantes quanto às subalternas e oprimidas, colocando, em princípio, a realização dos aterros como fator fundamental do processo de valorização da terra urbana.

De acordo com Barreto (1994), desde o século XVIII, talvez em função da saturação da Área Central, a expansão urbana do Recife aconteceu mais em função dos seus arredores do que do crescimento do seu centro; e isto através da construção de casas em meio a e/ou acompanhadas de sítios, pomares, hortas e roças.

Estrutura do ambiente urbano no Brasil império (século XIX)

Se, por um lado, nos séculos anteriores os produtores de *commodities* do setor agrário-exportador constituíam as frações visivelmente mais poderosas em todos os níveis da gestão do território brasileiro; por outro, no século XIX, os representantes desse setor da economia foram obrigados a dividir cada vez mais seu poder com a fração do setor comercial e imobiliário. Isto aconteceu de tal maneira que, durante este século, e adentrando-se no seguinte,

[...] nenhum ato do poder público, a nível local, foi pensado e executado sem que fosse consultada a Associação Comercial, ou sem que esta buscasse influir nos que atingiam mais diretamente seus interesses. A “acelerada expansão urbana do Recife no século XIX”, quando foram realizados vários melhoramentos fazendo a cidade ultrapassar seus limites coloniais dos bairros do Recife, São José e Santo Antônio, expressa claramente “o engrossamento do fluxo comercial” através do seu porto. (Bernardes, 1996, p. 117)

No curso da primeira metade do século XIX, em função do crescimento das rendas obtidas pelos proprietários de terras e de estabelecimentos comerciais envolvidos diretamente na exportação das principais *commodities* da época (açúcar, algodão, couro) pelo porto do Recife, o espaço da cidade havia conhecido, novamente, um acelerado crescimento urbano tanto do ponto de vista físico quanto populacional.

Do ponto de vista físico, o espaço urbano continuou expandindo-se e modernizando-se de tal maneira que, em 1823, Recife foi elevada à categoria de cidade. Neste sentido, houve a

[...] abertura de ruas quase sempre conquistadas aos mangues, através de aterros feitos pelo Poder Público e por particulares, e reconstrução de pontes que ora cortavam o rio, ora os pequenos canais e camboas. Surgiram as pontes de Tacaruna, no caminho de Olinda, dos Afogados ligando o dique – rua Imperial aos Afogados – e da Madalena. Foi a época também em que comerciantes ingleses se estabeleceram no Recife, construindo sua Igreja Anglicana, seu Cemitério e introduzindo hábitos de passeio pelas ruas e de uso de roupas leves. (Andrade, 1979, p. 86-87)

No momento em que a então Província de Pernambuco havia sido presidida por Francisco do Rego Barros, o Conde da Boa Vista (1837-1844), muitas obras urbanísticas foram por ele realizadas em Recife, algumas das quais o foram na perspectiva da sua expansão urbana para outros lugares.

Além da construção de estradas carroçáveis ligando outros lugares, localizados na hinterlândia do Recife, ao seu porto, o Conde da Boa Vista também ocupou-se da realização de obras visando ao melhoramento urbano e ao embelezamento da cidade, proporcionando-lhe um ambiente mais agradável aos olhos das classes dominantes. No que diz respeito à realização das obras de melhoramento urbano, destaca-se o seguinte:

[...] cemitérios foram construídos, a fim de que se evitasse o sepultamento de pessoas ricas em igrejas e de pobre no próprio campo, foi instalado um sistema de iluminação pública à luz de lampiões, reconstruído o Palácio do Governo, organizada uma companhia de abastecimento d'água – a Companhia de Beberibe, etc. Essa Companhia, promovendo a construção de chafarizes e o encanamento d'água do rio Beberibe e do Prata, para os bairros centrais – Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista –, vinha libertar a população de um sistema de abastecimento bastante primitivo e feito por canoas que tiravam água do Capibaribe e do Beberibe no trecho em que os mesmos não sofriam a influência da maré. (Andrade, 1979, p. 87)

À frente da Companhia de Obras Públicas da Província de Pernambuco, criada para prover o espaço da cidade com as obras de infraestrutura necessária à vida urbana moderna, encontrava-se o engenheiro francês Louis Léger Vauthier, que estimulou a realização de uma série de inovações na cidade, de tal maneira que, segundo Barreto (1994, p. 48),

Em 1840, iniciou-se a arborização da cidade, até então considerava-se que as árvores seriam atributos do meio rural. Os serviços de infraestrutura, como abastecimento d'água, saneamento, iluminação pública e transportes coletivos se incorporaram lentamente às atribuições da administração do município. Companhias particulares foram contratadas pelo poder público para suprir a demanda de tais serviços, se bem que estes eram de má qualidade, atendendo às necessidades das classes mais abastardas.

Por outro lado, quanto às obras de embelezamento da cidade, os profissionais europeus trazidos pelo Conde da Boa Vista para Pernambuco, seguindo aliás uma tendência mundial, na época, também se ocuparam de tal tarefa.

A missão técnica francesa [...] muito contribuiria para a modernização física e

mental da cidade. Vauthier, com suas ideias socialistas e sua capacidade artística, seria o responsável pelo traçado das estradas de penetração na zona açucareira e pela construção de edifícios de grande valor arquitetônico como o Teatro Santa Isabel. Acredita-se que foram planejados por ele, ou por outros arquitetos por ele influenciados, certas casas ricas como a da família Tavares no Entroncamento e a casa da família do Barão Rodrigues Mendes em Ponte d'Uchoa hoje sede da Academia Pernambucana de Letras. (Andrade, 1979, p. 88)

Durante, ainda, a primeira metade deste século, segundo Andrade (1979), a cidade continuou a crescer e arquitetos franceses e brasileiros continuavam a assinar a realização de outros edifícios imponentes a exemplo da Casa de Detenção (atual Casa da Cultura de Pernambuco) no bairro Santo Antônio e o Ginásio Pernambucano no bairro Boa Vista, ambos projetados pelo arquiteto Mamede Ferreira.

Generalizou-se também o uso de transportes como as charretes e carruagens, as quais começaram a substituir as cadeirinhas de arruar e as redes transportadas pelas pessoas feitas escravas, expandindo a malha das vias de comunicação da cidade, articulando os espaços em torno de um ambiente favorável à celeridade e intensificação dos fluxos capitalistas.

A introdução, também, dos transportes coletivos estimulou a ocupação de áreas periféricas à cidade – os então chamados arrabaldes – algumas das quais tinham sido, nos primeiros tempos da colonização, engenhos, pelas famílias pertencentes à classe dominante através da construção de casas imponentes para residência e/ou veraneio em meio a extensos espaços verdes, e próximas ao rio cujas águas eram utilizadas para abastecimento, banhos, lazer, contemplação etc. Destarte, Monteiro, Apipucos, Casa Forte, Poço da Paneja, Manguinhos, Ponte d'Uchoa foram-se formando como lugares de existência das classes dominantes e das classes a estas agregadas.

A abolição da escravatura (1888), sem o acompanhamento de uma reforma agrária, de políticas públicas como por exemplo a de educação e de meios de vida, tal como alertado por Joaquim Nabuco, ele mesmo oriundo da classe dominante, no seu livro *O Abolicionismo*, reforçou ainda mais o processo de crescimento de áreas desprovidas das políticas urbanas promotoras do bem estar social.

Daí o aumento considerável da construção de palafitas – os chamados mocambos – suspensas sobre os manguesais da cidade. Nessas habitações, construídas de restos de madeira, ramagens, de folhas de flandres, etc.,

localizava-se toda uma população pobre e sem condições de obter uma habitação de melhor qualidade. (Andrade, 1979, p. 93)

Durante a segunda metade do século XIX, ressalta-se que a malha da circulação urbana apresentava uma configuração espacial radial pela qual se notava que as estradas, partindo das áreas da hinterlândia recifense, buscavam a direção do porto, a exemplo do que acontecia com a rede hidrográfica (Figura 4).

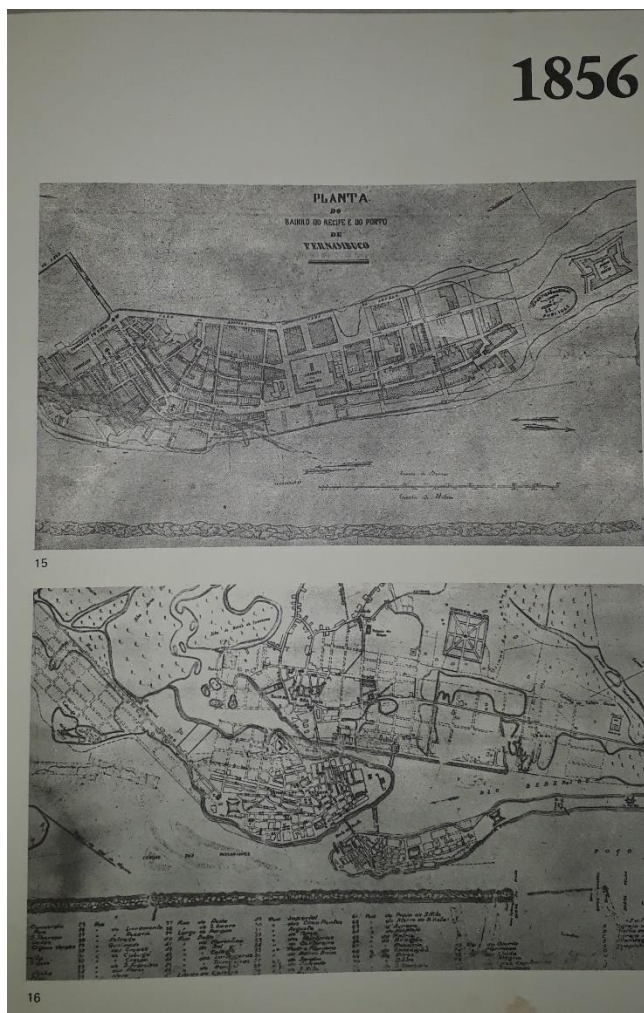


Figura 4 – Recife no século XIX, com destaque para o bairro Recife (área portuária) e a área central com a articulação da área portuária, ilha Antônio Vaz e Boa Vista. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (Menezes, 1988).

Observa-se que, neste século, a Área Central da cidade apresentava uma urbanização compacta em sua totalidade, isto é, ela se achava densamente urbanizada.

Desse modo, a estrutura urbana da Área Central do Recife, na segunda metade do século XIX, aproximava-se do que se tem hoje como espaço urbano produzido e ambientalmente favorável à realização dos interesses capitalistas.

Estrutura do ambiente urbano no Brasil república (séculos XX)

A despeito das experiências urbanísticas do período holandês e do período de gestão do Conde da Boa Vista, foi no século XX que se inaugurou, de maneira mais intensiva, o uso dos planos urbanísticos no processo de urbanização no Brasil na perspectiva, principalmente, de controlar a dinâmica do processo de urbanização. Aliás, o Estado já se fazia cada vez mais presente em todos os setores da sociedade brasileira. O que, em países como o Brasil, significava controlar os movimentos das classes sociais indesejadas no território urbano disponibilizando o espaço preponderantemente para os interesses do capital.

No caso do espaço de Recife, por exemplo, passou-se a controlar de maneira dita “racional” as tendências e os rumos do processo de expansão urbana tanto do ponto de vista físico quanto simbólico, no âmbito da busca de tornar o ambiente espacial mais fluido para a realização dos interesses econômicos dominantes (Figura 5).

Os planos propostos para o Recife a partir de fins da República Velha, denotam a absorção e incorporação do ideário do urbanismo moderno. Se compararmos esta experiência com a preocupação dos médicos pela cidade no século XIX, observamos uma diferença de enfoque caracterizada pela emergência de uma maior racionalidade. Essa racionalidade é caracterizada por diversos aspectos, entre eles a consideração da cidade inteira como universo de intervenção, inaugurando a ideia de um planejamento global até então inexistente nas propostas de modificação da estrutura físico-espacial do Recife, ao contrário das realizações urbanísticas anteriores a 1930 caracterizadas por intervenções pontuais, como no caso da reforma do bairro do Recife na década de 10 ou na urbanização do Derby e na abertura da Avenida Boa Viagem na década de 20. (Ottes, 1997, p. 213)

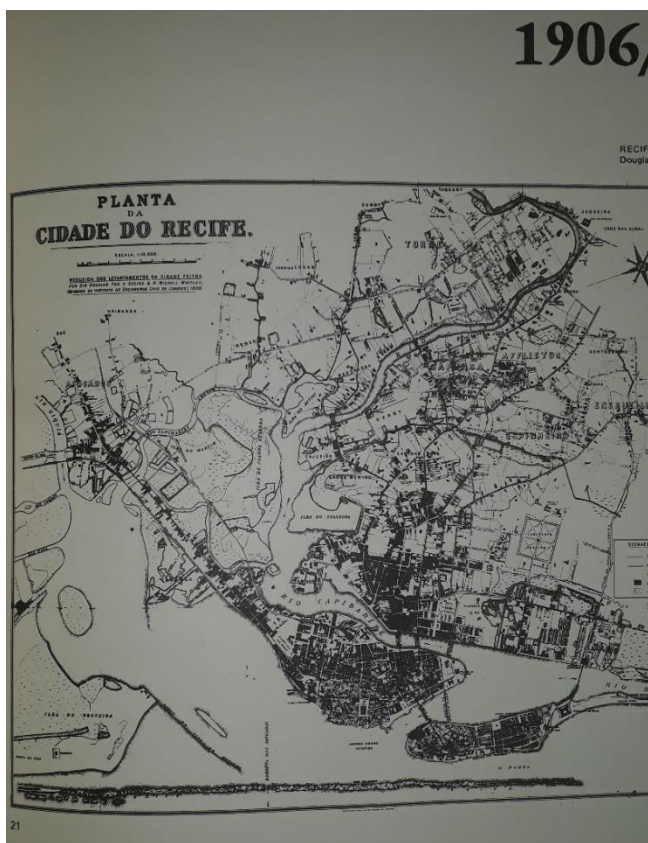


Figura 5 – Recife: uma cidade fortemente urbanizada. Fonte: Atlas Histórico-Cartográfico do Recife (Menezes, 1988).

Quanto mais próximo dos bairros da Área Central, maior era o grau da urbanização, muito embora se tenha percebido que a urbanização ia-se adensando cada vez mais que se afastava dos bairros centrais e vice-versa.

De uma vila com menos de 20.000 habitantes no século XVIII, como se viu em uma citação de Andrade (1979) feita na seção anterior, a partir do primeiro recenseamento oficial realizado no Brasil em 1872, nota-se um crescimento significativo da sua população (Quadro 1).

Recife: Crescimento da população residente

CENSO	POPULAÇÃO
1872	116.671
1890	111.556
1900	113.106
1920	238.843
1940	348.424
1950	524.682
1960	797.234
1970	1.084.459
1980	1.240.937
1991	1.296.995
2000	1.421.993
2010	1.537.704

2019*	1.645.727
-------	-----------

Fonte: Censo demográfico do IBGE (Brasil, 2017)
 (*) População estimada.

Ademais, este crescimento urbano havia ultrapassado sua escala intra-urbana, adentrando-se cada vez mais em espaços de outros municípios, mas ao mesmo tempo continuava-se a sofrer influências externas no que se referia à imposição de alternativas em termos de reorganização espacial. Segundo Barreto (1994, p. 54),

Em 1909, a partir do traçado da Avenida Marquês de Olinda e Rio Branco, abertas com a finalidade de ligar a zona portuária ao sistema viário da metrópole, todo o desenho urbano do velho bairro foi modificado, sacrificando a Matriz do Corpo Santo e os Arcos de Santo Antônio e da Conceição. À moda dos princípios do plano Haussmann, em Paris, o Recife se modernizava para euforia dos seus administradores. Todo o conjunto acompanha o novo ritmo imposto; desde a implantação dos edifícios na quadra, passando para o traçado das ruas, até chegar às edificações ecléticas, bem ao gosto do início do século.

Vale ressaltar que, em geral, o que interessava aos Poderes instituídos, reitera-se, era adaptar o espaço urbano às novas necessidades de fluidez do capital a fim de que as *commodities* chegassem ao porto de maneira mais rápida. Barreto (1994, p. 60) acentua que

Durante a década de trina, o Poder Público direcionou a sua atuação sobre a cidade, basicamente em duas direções: a primeira, através dos planos de embelezamento das cidades, modernizando-as segundo os moldes higienistas e humanistas, vigentes na Europa; a segunda forma de atuação é mais discreta, atuando sobre as classes trabalhadoras, com a criação de uma legislação específica e na repressão dos movimentos operários. Ambas fazem parte do suporte estrutural, que marcaria a passagem da cidade comercial para a industrial e da nova postura assumida pelo Estado, a de mediador das relações entre capital e trabalho.

Como é próprio de uma sociedade de classe, os territórios das populações pertencentes à classe subalterna e oprimida foram, pouco a pouco, suprimidos pelos Poderes instituídos, a exemplo do que aconteceu no caso da construção da avenida Agamenon Magalhães. Para isto, havia-se instituído, na época do interventor Agamenon Magalhães, fazendo valer os interesses do Estado Novo em Pernambuco, uma instituição: a Liga Social Contra os Mocambos (LSCM).

Esta instituição serviu para, através de um discurso higienista, expandir os interesses dominantes pelo espaço urbano da cidade, continuando a expulsar os pobres das áreas que se valorizavam pela dinâmica do mercado fundiário-imobiliário-comercial-financeiro. Desta vez, sem o cuidado que se teve com relação à experiência relativa ao planejamento da Nova Maurícia, no século XVII.

As ações da LSCM e a sua natureza são muito bem analisadas por Mello (1985) na medida em que este autor demonstrou como a chamada “cidade dos mocambos” foi, paulatinamente e cada vez mais, perdendo espaço, em Recife, para o que se chama de “cidade do capital”.

Estrutura do ambiente urbano desde meados do século XX

No século XX, e desta vez pouco a pouco sob a batuta da intervenção do Estado, notadamente a partir dos anos 1930, Recife continuou a crescer incorporando espaços ao seu território. O quadro 1 demonstra que a sua população residente teve um crescimento de mais de 110%, o qual, apesar de bem menor, também continuou significativo com cifra de mais de 45%.

Isso aconteceu reforçando o acontecer histórico de um processo de urbanização que, posteriormente, a partir do final dos anos 1960, denominou-se de urbanização metropolitana.

O crescimento urbano levou governadores e prefeitos a procurarem modernizar a cidade; foi o que fez Sigismundo Gonçalves, destruindo o velho bairro do Recife, a sua tradicional igreja do Corpo Santo e os famosos Arcos, para rasgar duas avenidas – a Rio Branco e a Marquês de Olinda – que ligassem o porto às duas pontes que demandavam Santo Antônio. Novas obras foram sucessivamente feitas [...] como o Saneamento [...]; a modernização de edifícios públicos, as obras do porto para que o mesmo desse calado a embarcações de maior porte, aterros como os do Parque Amorim e Treze de Maio. Após a Revolução de 30, foi feita a modernização do bairro de Santo Antônio, com a destruição de velhas ruas e a abertura da Avenida Guararapes e, posteriormente, a dos bairros Boa Vista – Avenida Conde da Boa Vista – e de São José – Avenida Dantas Barreto. Esse processo de modernização foi feito sem a menor sensibilidade, sem o menor respeito à memória nacional, com a destruição das características da velha cidade e de monumentos históricos do maior valor e importância. Pouco resta, nos bairros centrais do Recife, das construções dos séculos XVIII e XIX. (Andrade, 1979, p. 96)

De acordo com Bernardes (1996, p. 77-78), no curso dos anos 1960 e 1970, numa fase da história da urbanização dita tecnocrática, calcada no discurso do planejamento estatal, por meio da realização de grandes obras urbanísticas, concretizou-se

[...] a chamada urbanização do cais da Rua da Aurora (1969), a construção do Ginásio de Esportes (1969/1970) [...] e a nítida preocupação com a questão viária, notadamente aquela que propiciasse um melhor fluxo ao crescente número de automóveis particulares [...]. Ainda dentro do aspecto de transformação urbanística em função do tráfego de veículos deve ser incluída tentativa de regulamentação dos estacionamentos [...] e incentivos dados pela Prefeitura à construção de edifícios-garagem, via isenções fiscais. No plano viário, merece destaque a construção da então Avenida Canal, que viria a ser denominada Avenida Agamenon Magalhães, não só por suas implicações no sentido da mais fácil comunicação Norte/Sul [...], mas, também, porque esteve associado à intervenção nas denominadas “áreas problemas da Capital”.

De certa forma, isso demonstrava a retomada, agora de maneira mais sistemática, da racionalidade do fazer urbano que se inaugurara na década dos anos 1930, tal como visto anteriormente, o que aconteceu no sentido de aprofundar ainda mais a ideia de um ambiente urbano mais fluido – tanto em termos físicos como simbólicos – para o capital.

Tem-se denominado essa perspectiva de urbanização de “cidade do automóvel” superpondo-se sobre a “cidade das pessoas”, na medida em que o seu espaço ia-se tecnicizando-se de acordo, mais uma vez, com os interesses alheios ao lugar, ou seja, com os interesses do mercado viabilizados por um tipo de Estado que faz valer uma urbanização de caráter preponderantemente técnico e instrumental ao capitalismo.

Assim, a história do crescimento urbano apresenta a história do “Estado-Engenheiro” – urbanizado –, organizando uma rede de transporte que direcionava a expansão da cidade: “Por esses tentáculos através dos quais a cidade se ia ampliando, observa-se a influência que sobre seu traçado geral, foi sendo exercida pelas vias e circulação irradiadas a partir do núcleo central”, escreve Mario Lacerda de Melo. Observa ainda “que a cidade torna-se cada vez menos um produto sócio cultural e cada vez mais um produto técnico”. Articula-se, então, a visão do “Estado-Engenheiro” ao seu papel contemporâneo de planejamento em bases

técnicas. No entanto, se é esta a visão que se impõe na apresentação da história local, o geógrafo, quando trata da história econômica geral, é capaz de identificar fenômenos de dominação que vinham formando “uma rede urbana artificial, implantada em função do mercado externo e não das necessidades do país”. (Bitoun, 1994, p. 40)

A dimensão técnica da urbanização foi encorajada, reitera-se, tendo sido muito eficaz para concretizar a intencionalidade de modernizar o ambiente da cidade através do uso da ciência pelo Estado nos processos de gestão e planejamento urbano.

A conjunção das ideias dos urbanistas aos atos do governo proporcionou as condições indispensáveis para a efetivação da ansiada modernização da cidade do Recife. A ansiedade por modernização, sentida pelos governantes e urbanistas, provinha da necessidade de modificar nos lugares do centro o tecido colonial, por representar insalubridade e incompatibilidade com o tráfego de veículos motorizados, e de controlar a intensa expansão de seu espaço construído, tanto no lugar urbano como no suburbano. A cidade crescia, e tornar positivo esse crescimento constituiu-se na essencial tarefa do governo municipal. (Pontual, 2001, p. 80)

Foi nessa perspectiva que, por exemplo, de acordo ainda com Bernardes (1996), planejou-se também a urbanização do Cais do Apolo onde hoje se localizam sedes de instituições públicas e privadas importantes. No caso do tratamento da situação dos vendedores ambulantes da área central da cidade, “[...] o tratamento dado [...] foi a reedição da tradicional ‘limpeza’ do Centro da Cidade. [...] Tais operações contavam, sempre, com o apoio do setor do comércio estabelecido, através de aplausos dos seus órgãos de classe”.

As ações urbanísticas supracitadas demonstram o Estado novamente agindo para atender os interesses dominantes; o que acontecia não somente no sentido de remover populações indesejadas que haviam ocupado espaços que se revalorizaram, posteriormente, segundo a dinâmica urbana; mas ao mesmo tempo, em nome da modernização e do progresso, no de destruir o patrimônio histórico-artístico-cultural da cidade a exemplo do que aconteceu com a rua Augusta para a construção da avenida Dantas Barreto. Neste último caso, constituiu-se

[...] o que se pode denominar de “a batalha dos Martírios”, dado o fato que a abertura da Avenida Dantas Barreto, além da derrubada de centenas de casas, implicava, também, a

demolição da Igreja dos Martírios, edifício do século XVIII, e que se tornou o centro da discussão entre o poder municipal e os que lutaram por preservá-la. (Bernardes, 1996, p. 87)

Entretanto, nem mesmo este movimento, que envolveu, inclusive, entidades e intelectuais locais provenientes das classes dominantes e reconhecidos, conseguiu obter o êxito almejado, uma vez que a urbanização tecnicista e instrumental visando à modernização do espaço urbano a todo custo, mostrou-se muito mais forte, derrubando tudo o que seria “uma pedra no meio do caminho” dos interesses econômico-financeiros.

O que interessava de fato aos interesses dominantes, que tiveram apoio do Estado, era ampliar cada vez mais a expansão das condições ambientais favoráveis à concretização das relações capitalistas de produção-circulação-distribuição-consumo. Porém, houve, a partir dos territórios locais, reações e resistências a tais interesses.

Considerações Finais

Em uma sociedade de classes, nenhum propósito, mesmo os desejados pelas classes dominantes, concretiza-se de maneira harmônica e pacífica, e sobretudo em uma sociedade como a brasileira que se acha caracterizada por uma forte e visível fragmentação.

A fragmentação socioeconômica e territorial brasileira foi representada por Castro (1954), Freyre (1981) e Melo (1978), dentre outros, pela visível desigualdade existente entre as “terras firmes” e as “áreas de manguezais”, como ponto de partida: as primeiras de grande valor justificando sua maximização em termos de construção dos sobrados, residências das classes dominantes e dirigentes; e as segundas que constituíam suas habitações em espaços economicamente desvalorizados em função da dificuldade, naqueles tempos, para construir seus habitats.

Por esta razão, tais espaços foram ocupados pelas classes subalternas e oprimidas que levantavam os seus mocambos e teciam os seus respectivos ambientes de vida, na busca da conquista do seu lugar na cidade.

Contudo, não se deixou escapar o fato de que havia proximidade, ainda que de maneira assaz hierárquica, entre as formas de habitação acima destacadas.

Nas palavras de Melo (1978, p. 68), por exemplo, “não longe deles [dos espaços de terra firme], ou até beirando-os, existiam as áreas dos manguezais...”. Mais tarde, essa proximidade foi

reforçada por Bitoun (1996, p. 44-45), ao afirmar que

[...] no Recife, nenhuma concentração de população de renda alta e média está localizada a mais de 1.200 m de um assentamento popular gerando práticas sociais de vizinhança entre setores sociais que convivem no mesmo bairro. No entanto, existem [...] bairros exclusivamente ocupados por populações de baixa renda, em localizações periféricas dificultando o acesso ao mercado de trabalho e tornando ainda mais remotas as perspectivas de mobilidade social.

Essa proximidade, no entanto, não significa que existem relações de convivência social tal como deve acontecer numa sociedade democrática, o que se deve sobretudo à permanência da dimensão racista e preconceituosa das classes dominantes com relação às subalternas e oprimidas, fazendo com que estas sempre tenham, do ponto de vista do convívio social, sido mantidas afastadas das anteriores.

A formação da estrutura urbana em uma sociedade de classes, como é a capitalista, compreende, portanto, o resultado de tensões e conflitos suscitados pela consciência da natureza das contradições inerentes ao modo do desenvolvimento histórico-geográfico desigual capitalista que se materializou e permaneceu nas escalas do tempo e do espaço da cidade.

Na medida em que, notadamente em função da diversidade territorial, as intencionalidades homogeneizadoras nunca conseguem concretizar-se tal como requer a racionalidade técnico-instrumental capitalista, a partir da observação dos processos territoriais em sua complexidade, constatou-se que

O Recife [...] não é cidade duma só côr, nem dum só cheiro [...]. Por seu arranjo arquitetônico, pela tonalidade própria de cada uma de suas ruas, o Recife é desconcertante, como unidade urbana, impossível mesmo de se caracterizar. Casas de todos os estilos. Contrastes violentos nas cores gritantes das fachadas. Cidades feitas de manchas locais diferentes, não por onde se possa apanhar na fisionomia das casas o tom predominante da alma da cidade [sic]. (Castro, 1954, p. 11)

Com a finalidade de deslindar a discussão empreendida utilizando-se do aspecto visível da paisagem residencial entre “áreas de casas aristocráticas a exemplo dos sobrados” e “áreas de casas proletárias, as dos mocambos” – hoje, torres de apartamentos e favelas – claramente presentes na paisagem urbana em Recife, reforçou-se a ideia

de que esta cidade possui uma estrutura urbana exacerbadamente fragmentada do ponto de vista social.

Cientistas sociais críticos, ao tomarem partido pelas classes subalternas e oprimidas, passaram a valorizar as territorialidades destas classes sociais.

Defendendo a ideia segundo a qual o mangue constituía um ecossistema “camarada” que as atraía, na medida em que lhes “dava casa e comida: mocambo e caranguejo”, Castro (1954, p. 29-30) reforçou a necessidade de valorizar-se

Os mangues do Capibaribe [...] são o paraíso do caranguejo. Se a terra foi feita prô homem, com tudo para bem servi-lo, também o mangue foi feito especialmente prô caranguejo. Tudo aí, é, foi ou está para ser carangueijo, inclusive a lama e o homem que vive nela. A lama misturada com urina, excremento e outros resíduos que a maré traz, quando ainda não é carangueijo, vai ser. O carangueijo nasce nela, vive dela. Cresce comendo lama, engordando com as porcarias dela, fazendo com lama a carinha branca de suas patas e a geléia esverdeada de suas vísceras pegajosas. Por outro lado, o povo daí vive de pegar carangueijo, chupar-lhes as patas, comer e lamber os seus cascos até que fiquem limpos como um copo. E com a sua carne feita de lama fazer a carne do seu corpo e a carne do corpo dos seus filhos. São cem mil indivíduos, cem mil cidadãos feitos de carne de carangueijo. O que o organismo regeita, volta como detrito, para a lama do mangue, para virar carangueijo outra vez [sic].

A citação remete-nos ao ciclo do caranguejo como o contexto complexo de um conjunto de condições que explicavam e que ainda hoje continuam explicando as razões que têm influenciado na localização de populações pobres oriundas das classes subalternas e oprimidas em áreas próximas aos manguezais da cidade, o que é, ao mesmo tempo, algo estrutural e conjuntural para as referidas populações.

Devido a tais condições, fundamentais e vitais à existência – trabalho, sobrevivência, vida – dessas classes sociais, parte das áreas próximas aos manguezais da cidade, então sujeitas a alagamentos constantes, foram, paulatinamente, aterradas pelas referidas populações a fim de levantarem os seus mocambos e, por seu turno, estarem perto do que a cidade poderia proporcionar-lhes em termos de garantia de sobrevivência.

Foi assim que, transformando terrenos alagáveis em terras firmes, se construiu uma parte considerável do espaço urbano, áreas que, posteriormente, foram valorizadas pelos interesses

dominantes em Recife, mas o povo mobilizou-se com o tempo.

Como resultados dos seus processos de mobilização social na busca do seu direito à cidade, destacam-se, por exemplo, algumas conquistas alcançadas nos territórios do Coque e Brasília Teimosa.

No Coque [o Estado] lançou o “Projeto Recife”, que contemplava a distribuição de títulos de propriedade da terra e a urbanização de áreas de favelas. [...] Parcela da população da cidade, aquela cujas características socio-econômicas estavam, para grande parte, aquém da pobreza, derrotaram poderosos interesses financeiros e imobiliários. Em Brasília Teimosa o projeto que seria implementado pela URB [Empresa de Urbanização do Recife], volta às gavetas ou aí permanece, sendo substituído pelo que foi denominado de “Projeto Teimosinho”, elaborado pelo Conselho de Moradores, com a assessoria de alguns técnicos, apoio da Igreja Católica e de alguns políticos. [...] Fundamentalmente, como vimos, a Prefeitura passava a levar em conta as organizações populares e tentava mesmo, em certa medida, incorporá-las ao planejamento e execução de determinadas ações. (Bernardes, 1996, p. 104)

É através de tais lutas sociais – as quais se repetiram por toda parte no curso da história urbana local – que as classes subalternas e oprimidas conseguem conquistar seu lugar na cidade, fazendo valer um ambiente diferente do hegemônico, ou seja, um ambiente favorável às suas diferentes culturas.

O caso específico da institucionalização das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) é outro exemplo significativo da referida conquista. Em sendo territórios construídos pelas classes subalternas e oprimidas no curso da história urbana do Recife, as ZEIS foram instituídas, através de pressões sociais, como lei municipal visando à garantia da permanência das famílias que as ocuparam.

Enquanto esta lei data de 1983 quando foi inserida na Lei de Uso e Ocupação do Solo de Recife (LUOS), o Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (PREZEIS) foi instituído em 1987, constituindo-se como um fórum de discussão dos problemas urbanos atinentes às ZEIS a fim de encorajar um planejamento participativo com a finalidade de integrar estas áreas ao território urbano.

Isso mostra o papel que também os movimentos sociais exercem no processo histórico de urbanização do espaço geográfico, fazendo

valer, ao mesmo tempo, as suas próprias intencionalidades.

Em Recife, por exemplo, o processo de mobilização socioterritorial constituiu uma retomada, após o hiato proporcionado pelo período do regime militar, dos processos que tinham acontecido nos anos de 1950 em que as classes subalternas e oprimidas se e mobilizaram-se organizaram, a partir dos seus bairros como territórios vividos, de maneira mais sistemática a fim de conquistarem seu direito à cidade, politizando a questão urbana em escalas mais abrangentes.

Segundo César (1985, p. 163), os movimentos sociais de bairro constituíram exemplos significativos na referida conquista na medida em que atuavam, buscando concretizar o escopo maior da sua luta de acordo com o qual desejavam “promover o bem-estar da comunidade e lutar por melhorias do bairro”. Algumas delas [...] iam além [...] e entre seus objetivos estava “a promoção da classe proletária” [e/ou] “Educar seus membros dentro dos princípios democráticos e nacionalistas, da independência econômica do país e nas reformas estruturais necessárias ao seu desenvolvimento social”.

Foi, desse modo, que as classes subalternas e oprimidas construíram, no curso da história urbana brasileira, os seus territórios e, por seu turno, teceram seus respectivos ambientes de existência, influenciando, também, no processo de urbanização do território.

Influência que não somente deve ser valorizada, mas que, ao mesmo tempo, deve ser considerada como contribuição para a construção de um ambiente urbano do qual a coletividade social, em sua totalidade, participe democraticamente.

Somente assim é que elas conseguirão fazer valer as suas intencionalidades. Do contrário, a permanente fragmentação do ambiente urbano recifense – e brasileiro – continuará como um problema que dificultará a conquista efetiva do direito à cidade.

Agradecimentos

Somos gratos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo apoio financeiro que nos tem dado através da concessão de uma bolsa de produtividade em pesquisa a qual vem sendo renovada desde o ano de 2001; bem como à Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), pelo fornecimento da infraestrutura técnica e logística necessárias à realização das nossas pesquisas.

Referências

- Andrade, G. O. de. (1969) Montebelo, os males e os mascates. Recife: Universidade Federal de Pernambuco.
- Andrade, M. C. de. (1079) Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- Barreto, A. M. M. (1994) O Recife através dos tempos. A formação da sua paisagem. Recife: Edições Fundarpe.
- Bernardes, D. (1996) Recife: o caranguejo e o viaduto. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- Bitoun, J. (1994) Recife, uma interpretação geográfica. In: CARLOS, A. F. A. (Org.) Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano. São Paulo: Edusp.
- _____. (1996) Análise dos bairros do Recife através da distribuição da renda. Revista de geografia, Edição especial, p. 41-55.
- Castilho, C. J. M. de. (2015) Por uma geografia social dos serviços: articulando pedaços de uma realidade fragmentada para explicar a natureza das inter-relações espaço-serviços. In: Castilho, C. J. M. de. (Org.) Movimentos sociais, academia e sociedade. Por um espaço do cidadão. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- Castilho, C. J. M. de. (2017) Do (des)respeito à complexidade ambiental no processo de formação do território brasileiro. In: Galvêncio, J. D., Oliveira, V. S. De, Souza, W. M. de. (Org.) Mudança climática, cidade e meio ambiente. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- Castro, J. de. (1954) A cidade do Recife. Ensaio de geografia urbana. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil.
- Castro, J. de. (1957) Documentário do Nordeste. Rio de Janeiro: José Olympio Editora.
- César, M. do C. (1985) As organizações populares do Recife: trajetória e articulação política (1955-1964). Cad. Est. Soc., v. 1, n. 2, p. 161-182.
- Freyre, G. (1981) Sobrados e mucambos. Rio de Janeiro: José Olympio.
- _____. (1985) Vida social no Brasil nos meados do século XIX. Recife: Editora Massangana.
- Harvey, D. (2013) Os limites do capital. São Paulo: Boitempo.
- Lins, R. C. (1982) Alguns aspectos originais do sítio urbano do Recife. In: Andrade, M. C. de. (Org.) Capítulos de geografia do Nordeste. Recife: União Geográfica Interenacional/Comissão Nacional do Brasil.
- Marx, K. (2013) O capital: crítica de economia política. Livro 1: O processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo.
- Mello, M. A. B. C. de. (1985) A cidade dos mocambos: estado, habitação e luta de classes no Recife (1920-1964). Revista Espaço e Debates, ano 5, n. 14, p. 45-66.
- Melo, M. L. de. (1978) Metropolização e subdesenvolvimento. O caso do Recife. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- Menezes, J. L. M. (Org.) (1988) Atlas histórico-cartográfico do Recife. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife.
- Outtes, J. (1997) O Recife: gênese do urbanismo 1927-1943. Recife: Editora Massangana.
- Pontual, V. (2001) Uma cidade e dois prefeitos: narrativas do Recife nas décadas de 1930 a 1950. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco.
- Prado Júnior, C. (1985) História econômica do Brasil. Rio de Janeiro: Editora Brasiliense.
- Ribeiro, D. (2015) O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil. 3ª ed. São Paulo: Global.
- Santos, M. (1997) A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. e Silveira, M. L. (2001) O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record.