



O JOGO DO PODER NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO DO RECIFE

THE GAME OF POWER IN THE RECIFE'S PRODUCTION OF SPACE

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
mzerbone@hotmail.com

Edvânia Torres Aguiar Gomes
torres@ufpe.br

Resumo

A cidade do Recife tem passado por uma intensa transformação urbana nos últimos 15 anos, decorrente da articulação entre o Estado e empreendedores urbanos. A reprodução deste espaço tem sido conduzida pelos blocos de poder de interesse econômico movidos pelo “jogo” e por “jogadores”, em escalas distintas. A pesquisa parte da premissa de que os “jogos” estabelecidos pelas relações de poderes econômicos no conjunto de intervenções urbanísticas contam com a racionalidade intrínseca, oriunda da articulação do Estado e empreendedores urbanos, cada qual com poderes específicos na produção do espaço. Deste modo, nesta pesquisa, buscou-se compreender como se estabelece a lógica de produção do espaço pelos agentes hegemônicos no Recife, a partir da implantação de grandes projetos urbanos, como a Via Mangue e o Porto Novo.

Palavras chave: Produção do espaço; agentes hegemônicos; Segregação; Planejamento Urbano; Recife

Abstract

The city of Recife has been passed for an intense urban transformation over the past 15 years because of the articulation between the State and urban enterprising. The reproduction of this space has been led by economic interest power blocs moved by the “game” and the “players”. This research starts from the idea the established “games” has an intrinsic reality arising from link between the State and Urban enterprising, each one with a specific powers. Therefore, in this research, the main was to understand the logic of the production of the space by the hegemonic agents in Recife, from the implementation of broad urban projects as Via Mangue and Porto Novo.

Keywords: Production of the space; hegemonic agents; segregation; Urban Planning; Recife

Introdução

As relações de força entre os agentes sociais emuladas por distintos interesses inerentes à Sociedade de Classes - na qual hegemonicamente a humanidade encontra-se afeta – configuram “jogos” historicamente cada vez mais refinados no âmbito de arranjos criativos, desenhando estratégias e antecipando táticas (para desmobilizar e ou aniquilar resistências), projetando e sendo projetadas no espaço onde incidem.

Mais que em qualquer outro período da História, as inovações introduzidas para “fazer valer” a supremacia dos interesses dos agentes que detém o poder econômico- e visam ampliá-lo em larga escala coerente ao modelo capitalista de produção vigente- encontram nos espaços urbanos das metrópoles periféricas situadas em países de cidadania débil ou incompleta, campos de experimentos bastante favoráveis para estes “jogos”.

É nesse sentido que esta pesquisa busca, a partir da análise atual da cidade do Recife, no Brasil, revelar as nuances de alguns dos “jogos” em curso. O arquiteto e urbanista brasileiro Carlos Nelson F. dos Santos em 1988 já antecipava em seu livro “A Cidade como um jogo de Cartas” a construção dessas estratégias em forma de pactos e convenções daqueles que detém o poder e as táticas como sendo as respostas àquelas ações no plano do urbano que veio a constituir a história das cidades no Brasil desde a colônia até aquela década do livro. Este mesmo autor chamava a atenção para a necessidade de se aprender as regras do jogo simulando os lances de um baralho e as suas possibilidades. Advertia para o caráter imprescindível do aprendizado dos mecanismos do jogo para compreensão da realidade. Em outras palavras, para uma formação civil crítica.

A pesquisa parte da premissa de que os “jogos” estabelecidos pelas relações de poderes econômicos no conjunto de intervenções urbanísticas contam com a racionalidade intrínseca, associada e subordinada do Estado, independentemente da bandeira ideológica a que esteja afeto, como também da pseudo-cooptação das organizações não governamentais, técnicos especializados e intelectuais envolvidos nos processos de implementação dos jogos que resultam em intervenções urbanísticas de grande porte, como as que estão em processo na cidade do Recife. Metrópole que se encontra em um processo de intensa transformação de sua estrutura urbana, oriundo da articulação do Estado e empreendedores urbanos, cada qual com poderes específicos na produção do espaço. Nesse sentido, tem-se como objetivo compreender como se estabelece a lógica de produção do espaço pelos agentes hegemônicos no Recife, a partir da implantação de grandes projetos urbanos, como a Via Mangue e o Porto Novo.

O que se identifica, deste modo, é a reprodução do espaço em função da reprodução das relações de produção conduzidas por blocos de forças e interesses econômicos movidos em sequência de jogos e jogadores em distintas escalas. Neste processo de valorização do econômico em detrimento

do social, ao planejamento cabe o papel de legitimador dos arranjos adequando as ações de controle e normatização dos espaços da cidade para os fins já acordados.

Os planos urbanísticos e as operações urbanas passam de instrumentos operacionais, para instrumentos políticos e estratégicos do Estado, com a orientação dos investimentos públicos, e normatização dos espaços, favorecendo assim os objetivos dos empreendedores. As Operações Urbanas regulamentadas a partir do Estatuto da Cidade colaboram para a eficiência e legitimidade desses jogos estabelecidos no cotidiano do Recife, anestesiando pela pseudo-participação nesses processos dos segmentos e representantes daqueles que deveriam se insurgir sobre o desequilíbrio entre os jogadores que estão atuando no desmonte da atual cidade.

À luz do que afirma Mézáros, “Vivemos sob condições de uma desumanizante alienação e de uma subversão fetichista do real estado de coisas dentro da consciência (...) porque o capital não pode exercer suas funções sociais metabólicas de ampla reprodução de nenhum outro modo” (2008, p.59.) Assim sendo, há uma sofisticação das estratégias que buscam burlar as possíveis resistências a este processo. Quando as resistências se apresentam, maior parte das ações já foi realizada, desmobilizando as forças contrárias a essas reestruturações do espaço urbano.

Em Recife o planejamento urbano é considerado por muitos de vanguarda no âmbito social, devido à criação na década de 1980 das ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social. Contudo, o que se observa hoje é que o uso deste zoneamento serviu como estratégia de reserva de terras, em uma cidade onde a raridade de terras é histórica. Uma das estratégias utilizadas para a que os habitantes saiam dessas áreas sem serem expulsos oficialmente é regularizando as posses, o que possibilita a venda desses terrenos em curto prazo. Mesmo havendo a intenção dos moradores de permanecerem no local, o assédio com altas propostas de compra é recorrente, desmobilizando as resistências, o que possibilita a expansão do mercado imobiliário de alto padrão para áreas historicamente desvalorizadas. Este processo tem ampliado a segregação espacial no Recife, expulsando, indiretamente, os mais pobres para áreas periféricas cada vez mais distantes e sem infraestrutura.

Esta afirmativa vem ao encontro da necessidade de serem adotadas posturas que possibilitem aos indivíduos que integram essa sociedade, no caso estudado do Recife, para despertarem em suas consciências sociais acerca das formas de controle sócio-reprodutivo do capital impostas ao seu espaço cotidiano com toda a sua imediatividade, em primeira escala. A estética desses espaços é sustentada pela cultura da desigualdade substantiva (MÉSZÁROS, 2008.), enquanto cultura herdeira do mito auto vantajoso do investimento em determinados territórios da cidade à custa de outras parcelas da cidade supostamente destinadas à eterna subordinação, e ou em uma lista de espera para intervenções paliativas emergenciais, dentro do que na filosofia abstrata poder-se-ia denominar de uma contingência histórica.

Esse quadro de dominação e subordinação estrutural é condicionado pela caricatura especulativa de relações de força contingencialmente postas, que assim permanece na situação de desigualdade substantiva, embora pudesse historicamente a transformar, até que algo mais radical rompa essa pseudo-determinação. Com isto, o que é evidente é a crescente mercantilização dos espaços da cidade, pautada em estratégias sociometabolizantes do capital, registrando-se uma desigualdade substancial, em que há uma relação indissociável e complementar do Estado e dos empreendedores urbanos, estes sempre com suas ações antecipadas na totalidade do processo de produção do espaço, pois são estes quem melhor conhece a cidade, mais que o próprio Estado que a administra.

Os Jogos de Poder e a produção do espaço do/no Recife de hoje

Consoante à tese de um espaço cada vez mais fragmentado e articulado, vivencia-se no Recife um processo intenso de grandes operações urbanas movidas por sistemas de engenharias de elevada tecnologia concebidos por grandes empreendedores imobiliários de capital local e internacional, viabilizados legitimamente pelo Estado.

A reprodução do espaço na cidade do Recife tem sido pautada por dinâmicas que se revelam na transformação da paisagem enquanto ingredientes aparentemente independentes e desarticulados espacialmente e temporalmente, constitutivos de um processo de valorização – desvalorização – revalorização de diferentes parcelas da cidade, contudo, ao analisar mais profundamente o processo, observa-se uma articulação entre essas “desarticulações” e principalmente das ações dos agentes hegemônicos na produção deste espaço.

Deste modo, é indispensável tentar compreender o grau de articulação sobre o qual se apoiam as intervenções urbanísticas em curso, colaborando para ajudar a desvendar as lógicas adotadas pelos agentes capitalistas envolvidos nessa trama, habilmente urdida com a intermediação do Estado, mas também identificar as resistências frente a essas ações hegemônicas que utilizam de diversas estratégias para expulsar os mais fracos e os mais pobres para as bordas da cidade.

Contudo, as transformações em curso no Recife não podem ser analisadas por partes a fim que se entenda a lógica da reprodução desse espaço, para isso se requer o empenho no sentido de restabelecer a compreensão do espaço da cidade segundo a categoria totalidade. E, nesse sentido a sociedade deve ser pensada neste espaço como totalidade concreta e complexa, ou ainda complexo de complexos, na perspectiva Lukacsiana. (LUKÁCS, 1979.)

A transformação da paisagem não é legível, muitas vezes, para o cidadão comum, o qual não compreende o que está sendo planejado pelo público e o privado para a cidade em que realiza suas práticas cotidianas. Essa falta de legibilidade e compreensão das transformações da paisagem é uma

estratégia deste processo de reprodução do espaço. De acordo com Lefebvre (2008, p. 28) “a legibilidade nunca acompanha a riqueza do texto e do espaço. (...) Insidiosa-insidiante, a legibilidade esconde o que ela omite e que um “leitor” mais atento, analítico e crítico, detecta”.

Alguns elementos são construídos no espaço urbano de forma antecipada, sem muito sentido em um primeiro momento, porém já fazendo parte de um projeto maior ainda não divulgado para a sociedade, mas já concebidos pelos agentes produtores.

Ao fazer a leitura recente da paisagem do Recife é perceptível a presença de alguns equipamentos de grande porte, os quais não existiam há dez anos. Estes equipamentos podem ser identificados, a partir de uma análise mais aprofundada, como vetores de valorização de algumas áreas da cidade, e também o ponto de partida para a transformação de fragmentos da cidade, que se articulam com os demais fragmentos. A análise a partir desses vetores possibilita a compreensão das ações e relações entre os agentes hegemônicos na produção do espaço da cidade como totalidade.

Desvendar essa articulação exige um debruçar atento sobre esses movimentos, pois aparentemente para um leitor comum de paisagem da cidade essa articulação parece não fazer sentido. Contudo existe um nexos, em especial quando se observa a infraestrutura que os une e viabiliza. Percebe-se uma articulação, mesmo que estas construções pareçam isoladas e até mesmo sem sentido para a dinâmica da cidade.

Alguns vetores de futuras valorizações de certos espaços da cidade podem ser identificados na paisagem a partir de um olhar mais atento à dinâmica do processo de produção e reprodução do espaço, visto que a antecipação aos lugares de expansão não é aleatórias, e sim estratégica por parte dos agentes hegemônicos que produzem a cidade. Nesse sentido, é preciso fazer o exercício de decodificar os movimentos perceptíveis na paisagem para compreender a lógica de produção do espaço que não se apresenta de forma explícita no discurso. É preciso juntar os fragmentos para entender a lógica do capital se sociometabolizando na cidade.

Muitas vezes esses vetores se apresentam para parte da sociedade sem muita lógica para aquele momento da cidade. Alguns elementos são construídos no espaço urbano de forma antecipada, sem muito sentido em um primeiro momento, porém já fazendo parte de um projeto maior ainda não divulgado para a sociedade, mas já concebidos pelos agentes produtores. Exemplos são pontes e túneis que ligam áreas de baixo fluxo viário, por parte do poder público, e investimento em empreendimentos privados de alto padrão em áreas desvalorizadas.

O que sei identifica hoje, a partir da leitura da paisagem, são ações articuladas de reestruturação e valorização do centro-sul da cidade do Recife, áreas desvalorizadas ora por sua obsolescência, ora por questões culturais que permeiam a ocupação dos espaços da cidade, relacionadas com as tradições de distinção de classes a partir de locais de moradia, mas que estão

sendo modificadas em função dos novos signos que estão sendo implantados ou associados a esses espaços.

É possível identificar alguns vetores que revelam, a partir de uma análise mais apurada, a articulação cadenciada de valorização da parte centro sul da cidade do Recife, aparentemente fragmentada, mas que evidencia o planejamento estratégico e as ações conectadas do Estado com os empreendedores da cidade. Três grandes intervenções têm se destacado na produção do espaço do centro-sul da cidade do Recife: A Via Mangue, o Projeto Novo Recife, e o Novo Porto. Aparentemente são ações distintas, visto que o primeiro é obra da prefeitura, o segundo é um empreendimento privado, e o terceiro é uma PPP gerenciada pelo Governo do Estado de Pernambuco, mas espacialmente se articulam, e revelam um projeto mais amplo. Essa fragmentação de um grande projeto, que originalmente era chamado de “Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda” em 2000, em pequenos projetos “isolados” é mais uma estratégia a fim de burlar as regras estabelecidas no estatuto da cidade ou pela legislação ambiental, como por exemplo, a não realização de estudos de impacto de vizinhança ou de estudos de impacto ambiental. Essa dispersão espaço-temporal da construção dos empreendimentos sugere uma ideia de espontaneidade na produção do espaço, e não de uma ação conjunta e articulada entre os empreendedores urbanos e o Estado.

Atualmente essas intervenções estão inseridas em um perímetro, que coincide com que o Plano Diretor chamou de Zona de Ambiente Construído I – ZAC I, contudo, anterior a esses projetos já tinham sido construídos alguns elementos, denominados aqui de vetores de valorização. Esse perímetro, que só é perceptível hoje, teve o primeiro grande equipamento construído em 1999, o Fórum Desembargador Rodolfo Aureliano, na Ilha Joana Bezerra. O segundo empreendimento foi a ponte Joaquim Cardozo no ano 2000. Em 2004 foram inauguradas duas obras viárias em bairros distintos, em junho a av. Brasília Formosa, no bairro de Brasília Teimosa, e em setembro a ponte Gregório Bezerra, ligando a Ilha Joana Bezerra à Ilha do Retiro. Em 2006 foi inaugurado o edifício empresarial JCPM, do empresário João Carlos Paes Mendonça, no limite dos bairros do Pina e Brasília Teimosa. Em 2008, também no bairro do Pina, foi inaugurado o túnel Josué de Castro em abril, e uma moderna passarela de pedestre sobre ele, em dezembro do mesmo ano. Em janeiro de 2010, foi inaugurado no bairro de São José, um dos empreendimentos mais polêmicos, os edifícios residenciais construídos pela construtora Moura Dubeux, Píer Maurício de Nassau e Píer Duarte Coelho, popularmente chamados de Torres Gêmeas. E em outubro de 2012 foi inaugurado um grande centro comercial no bairro do Pina, construído pelo grupo JCPM, o Shopping Riomar, e junto a ele estão sendo construídas duas torres empresariais, uma parceria JCPM e Moura Dubeux. Todos esses empreendimentos da porção centro-sul do Recife, no raio da ZAC I.

Em 2014 novas áreas passaram a fazer parte deste processo, como a rua da Aurora, onde estão sendo construídas 5 torres de 36 a 47 pavimentos com uma área de construção de quase 120mil metros quadrados, em uma área com a presença de casarios protegidos pelo IPHAN, às margens do rio Capibaribe. Além da área da Vila Naval, Zona Especial de Patrimônio Histórico (ZEPH 19), para onde está sendo realizado um plano urbanístico pela prefeitura para transformação da área para a construção de prédios de até 27 andares. O que se percebe é que tem havido uma relação direta da transformação de áreas protegidas pelo plano diretor, como ZEIS, ZEPH e ZEPA, em áreas disponível para especulação imobiliária, com todo aval da prefeitura, ao ponto de mudar legislação e realizar desapropriações. Todos os elementos acima citados estão localizados nas Zonas Especiais ou muito próximas a elas.

Esses vetores aparentemente isolados são parte de uma organização sistêmica, mas que é construída de maneira dispersa, com fortes elos ocultos para os desavisados, visto que num lapso de tempo se conectarão. Nesse sentido Lefebvre esclarece essa pseudo-fragmentação e as contradições entre as questões materiais e valores sociais quando afirma que:

O espaço arquitetônico e urbanístico, enquanto espaço, tem essa dupla característica: desarticulado e até estilhaçado sob a coerência fictícia do olhar, espaço de coações e de normas disseminadas. Ele tem esse caráter paradoxal que se tenta definir aqui: junto e separado. É dessa maneira que ele é concomitantemente dominado (pela técnica) e não-apropriado (para e pelo uso). (LEFEBVRE, 2008, p. 53)

A Revisão do Plano Diretor do Recife, publicado no ano de 2004, já indicava possíveis transformações neste perímetro, a partir das diretrizes do zoneamento ZAC – I, que compreende os bairros do Recife, Santo Amaro, Santo Antônio, São José, Boa Vista, Soledade, Ilha Joana Bezerra, Cabanga, Brasília Teimosa e Pina. As diretrizes estratégicas para esta zona comportam os seguintes pontos: Promover parcerias entre a iniciativa privada e o poder público com vistas a viabilizar Operações Urbanas Consorciadas; Incentivar a recuperação e conservação dos imóveis históricos; Promover programas voltados à habitação no centro; Estimular atividades de comércio e serviços; Estimular atividades de cultura e lazer desconcentradas; melhoria da infraestrutura para potencializar a atividade turística; Fortalecer os mecanismos de fiscalização e monitoramento dos imóveis históricos; organizar o sistema viário e de transporte; implantar mecanismos de combate a retenção imobiliária; requalificar áreas urbanas precárias; eliminar situação de risco das áreas de urbanização precária, especialmente sujeita a alagamentos; implantar mecanismos para a promoção da regularização fundiária. (RECIFE, 2004)

Desta forma, observa-se uma sobreposição dos vetores e projetos às diretrizes da Zona de Ambiente Construído I delimitada no Plano Diretor, contudo, não fica claro no Plano Diretor a

intenção dessas ações, que aparentemente se estabelecem em favor da cidade como coletividade, mas na prática se realiza como ações determinadas para reprodução do capital de grupos específicos, com caráter higienizador e segregador. O que aparenta é que essas diretrizes já foram realizadas a partir de projetos previamente elaborados, porém não publicados, ou seja, o Estado legislando em favor dos interesses das empresas que transformam a cidade, e que cada vez mais concentram o poder de produzir espaço de acordo com seus interesses, de reprodução do capital, e não em prol da coletividade.

O que se nota, é que se materializa na cidade o casamento legitimado do Estado com o setor privado a partir das parcerias público-privadas, ou apenas pelo fornecimento de informações valiosas em um jogo de favores. O Estado e os empreendedores urbanos estão cada vez mais a trabalhar de forma articulada na produção do espaço da cidade, baseados em instrumentos legais de parceria público-privada (PPP), onde na prática o Estado se apresenta como gestor dos interesses do capital privado, seja ele comercial, financeiro, fundiário, imobiliário; ou até mesmo a sobreposição e articulação destes, moldando a cidade de acordo com os interesses particulares em detrimento da coletividade. Nesse sentido, LEFEBVRE afirma que:

Nesse plano, percebe-se que a burguesia, classe dominante, dispõe de um duplo poder sobre o espaço; primeiro, pela propriedade privada do solo, que se generaliza por todo o espaço. Com exceção dos direitos da coletividade e do Estado. Em segundo Lugar, pela globalidade, a saber, o conhecimento, a estratégia, a ação do próprio Estado. (LEFEBVRE, 2008, p. 57)

O que se observa é que na cultura do planejamento brasileiro, as operações urbanas, partindo da reestruturação do sistema viário, vêm a ser a chave principal da valorização dos espaços da cidade, baseadas na articulação do Estado com o capital privado. De acordo com Edvânia Torres A. Gomes:

Sob a égide da importância funcional dos grandes eixos viários – enquanto viabilizadores dos tempos econômica e socialmente velozes no mundo da mercadoria – grandes obras imobiliárias capturam o desenho urbano da cidade e definem os traçados e as regionalizações intra-urbanas antecipadamente subvertidas. (GOMES, 2003, p. 344)

Diante da lógica de valorização e consumo dos espaços da cidade, o Estado passa a ter um papel crucial neste processo. Isto se dá visto que os planos urbanísticos passam de instrumentos operacionais, para instrumentos políticos e estratégicos do Estado, com a orientação dos investimentos públicos, e normatização dos espaços, favorecendo assim os objetivos dos empreendedores. Os investimentos em infraestrutura realizados pelo Estado, principalmente em

futuras áreas de expansão urbana, valorizam os terrenos, permitindo a obtenção de maior lucro na venda destes, em função dos investimentos realizados na área. Singer afirma que:

As transformações no preço do solo acarretadas pela ação do Estado são aproveitadas pelos especuladores, quando estes têm possibilidade de antecipar os lugares em que as diversas redes de serviços serão expandidas. (SINGER, 1978. apud: MARICATO, 1982, p. 34)

Para melhor entender as grandes intervenções que estão em curso na região centro-sul do Recife, a Via Mangue, e o Porto Novo, elas serão abordadas separadamente, a fim de analisar as estratégias de produção do espaço e as resistências frente a esses processos, para que posteriormente possa-se fazer uma análise da totalidade.

Intervenções Urbanas no Recife: Estratégias e Resistências

As transformações em curso no Recife requerem o empenho no sentido de restabelecer a compreensão do espaço da cidade segundo a categoria totalidade, cada vez mais difícil, visto que as estratégias para a produção deste espaço são elaboradas no sentido de não compreensão do todo, com projetos aparentemente desarticulados, tanto no tempo quanto no espaço.

É preciso destacar que essas intervenções fazem parte de uma lógica maior, que é a produção e reprodução capitalista do espaço da cidade. Nesse sentido, vários agentes empregam suas ações com o intuito de consumir os espaços da cidade visando satisfazer seus interesses, dentro desta lógica, acentuando desigualdades a partir da relação valorização e obsolescência das diferentes áreas. É preciso destacar que estas ações são realizadas a partir de estratégias articuladas entre diferentes agentes para a valorização de novos espaços.

Contudo, as chamadas operações urbanas são muitas vezes por parte da sociedade local como uma esperança para solucionar os diversos problemas da/na cidade, que dificultam as práticas sociais cotidianas. Entretanto esses projetos se apresentam repleto de contradições em sua estrutura, havendo um conflito entre o discurso e a prática. Deste modo, é importante observar quem serão realmente os beneficiados neste processo e quais os impactos gerados por estas operações.

Apesar das reivindicações da população por melhorias urbanas ao Estado, o que se observa é que nem sempre as expectativas da população são alcançadas, visto que na maioria das vezes as ações do Estado estão articuladas com os interesses do capital que produzem e reproduzem a cidade. E em alguns casos quando essas expectativas são alcançadas por uma parte da população, outra fica excluída deste processo, em função das estratégias estabelecidas nas relações entre o Estado e o capital privado em cidades capitalistas baseadas em uma sociedade de classes.

Uma operação urbana gera grandes impactos na vida dos usuários da área estabelecida para essas ações. A intervenção em uma área em função da construção de grandes empreendimentos costuma provocar desapropriações e remanejamento de populações, gerando um grande impacto social, mesmo que essas ações sejam assistidas pelos agentes hegemônicos, visto que o objetivo é a reprodução do capital, e não melhores condições para esta parte da população menos favorecida, mesmo que isto aconteça. Nesse sentido, Lefebvre, afirma que:

Uma tal negligência em relação às “necessidades sociais”, no limite, evoca a necessidade de uma acumulação que se tornaria ela própria objetivo e fim. As necessidades sociais seriam asseguradas, estritamente, no mínimo. O máximo (possível) do subproduto social iria para os investimentos e conseqüentemente para os “usos” desses investimentos produtivos, facilitando a acumulação e as previsões de investimentos. (LEFEBVRE, 1999, p. 158)

A Via Mangue

A Via Mangue é um projeto de expansão do sistema viário ao longo dos bairros de Boa Viagem e Pina, que tem como justificativa para sua execução, de acordo com a prefeitura do Recife, de proporcionar maior mobilidade a zona sul da cidade. Esta tem sido considerada como maior obra viária das últimas décadas na capital pernambucana, desenvolvida pela prefeitura do Recife em parceria com o governo Federal.

Este projeto tem sido vinculado a outros projetos como o as áreas de desenvolvimento econômico da Região Metropolitana do Recife, e mais recentemente à Copa do Mundo de Futebol. Entretanto a concepção inicial deste complexo viário é do final da década de 1990, no governo de Roberto Magalhães, porém na gestão de João Paulo, já nos anos 2000, esse projeto é modificado e passa a ser denominado de Via Mangue, porém ele vai ser mais uma vez remodelado no governo de João da Costa, e suas obras são iniciadas em 2012.

No caso da Via Mangue, esta pode ser considerada um vetor de valorização de uma área historicamente desvalorizada no Recife, áreas próximas ao mangue. A partir da Via Mangue foi possível identificar outros vetores, públicos e privados, que evidenciaram um novo direcionamento de produção do espaço na cidade do Recife, como ações e políticas públicas e construção de empreendimentos de grande porte em áreas tradicionalmente desvalorizadas. Neste caso o papel da mídia, principalmente de instrumentos de marketing, é essencial para a transformação do sentimento da população em relação a uma determinada área, quebrando preconceitos estabelecidos para com uma determinada área da cidade.

No bairro do Pina, na zona sul do Recife, por exemplo, houve uma modificação no que tange o uso do solo, alterando o gabarito dos edifícios em função da retirada da Rádio Pina, no início dos anos 2000, que impossibilitava a construção de edifícios com mais de 6 andares. Ainda neste bairro, foi construído o túnel Josué de Castro, sob a avenida Herculano Bandeira, que passou muitos anos subutilizado devido o baixo fluxo de veículos que seguiam para a área destinada. Já no bairro de Boa Viagem, foi possível perceber a atuação de grandes empreendimentos residenciais para grupos de alto poder aquisitivo, em uma área tradicionalmente desvalorizada, como o caso do Le Parc, (condomínio de luxo com 13 torres construído pela Empresa Cirela), na avenida General Mac Arthur, anteriormente ocupada por motéis, que liga o bairro de Boa Viagem ao da Imbiribeira. Desta forma, percebe-se a articulação da criação da Via Mangue com esses vetores, visto que este complexo viário vai viabilizar a ocupação desta área de Boa Viagem e Pina por outras classes sociais, de alto poder aquisitivo, frente ao valor agregado a essas áreas.

No caso do túnel Manuel de Brito, este é apresentado hoje como sendo a primeira etapa da obra da Via Mangue, discurso não utilizado na época de sua construção. Mas a implantação de um elemento desarticulado no espaço da cidade pode ser um indício de uma estratégia para futuras intervenções no seu entorno, muitas vezes não percebida pela população que utiliza aquele espaço. Já em relação à área onde encontra-se o Le Parc, observa-se a reprodução de ações semelhantes com a construção de outros empreendimentos do mesmo porte, transformando uma área de serviços em área residencial de alto padrão. O mais interessante é que algumas construtoras que estão estabelecendo os empreendimentos nesta área são as mesmas que estão participando da obra viária da Via Mangue.

Contudo, não só há expansão imobiliária do setor habitacional, visto que atualmente já se torna evidente a articulação de diferentes agentes na produção desses novos espaços da cidade. Um equipamento que corrobora com isto é o Shopping Riomar, inaugurado no final de 2012, em que sua estrutura viária de acesso está diretamente articulada com a Via Mangue, tendo sido parte desta inaugurada junto com a inauguração do shopping. A construção dessa via se torna necessária para reprodução do capital comercial e financeiro em que está pautado um grande centro comercial, que necessita de acessos viários para a circulação de mercadorias e de pessoas para consumir. Nesse sentido observa-se que a Via Mangue se apresenta como uma parte dentro de uma totalidade na lógica da produção do espaço na cidade do Recife. Entretanto, em nenhum documento oficial encontra-se essa clara relação entre a Via Mangue e o Shopping Rio Mar.

A construção da Via Mangue tem impactado diretamente na ocupação dos espaços, com a desapropriação de várias áreas, baseadas em indenizações e realocação da população. De acordo com informações da Prefeitura do Recife, o projeto contemplou a construção de três habitacionais,

beneficiando 992 famílias que moravam em palafitas e locais próximos ao trajeto da via, a partir do plano de reassentamento das famílias e no modelo de desapropriação dos imóveis. Ainda de acordo com a prefeitura, esses conjuntos habitacionais são destinados para as famílias moradoras de palafitas, próximos aos seus locais de origem, dotando-as de infraestrutura básica e equipamentos públicos, mas para os demais ocupantes dos imóveis a serem desapropriados estabeleceram-se critérios de indenização.

Esses conjuntos habitacionais se destacam no espaço da cidade com suas fachadas coloridas em meio novos edifícios que passam a ser construídos em seu entorno. Nesse sentido, a sensação é de que esses habitacionais precisam ser visto pelo restante da população, como uma resposta aos impactos sociais gerados com a retirada desta população de sua área original. De fato, já houve um avanço neste processo de realocação das comunidades, em assentá-las próximo de suas antigas residências, porém essa ação se estabelece frente às críticas efetuadas em desapropriações anteriores na cidade, como uma tentativa de minimizar as tensões. Mas a ideia da fachada desses habitacionais serem coloridas, chamando tanta atenção no espaço da cidade, parte do pressuposto de que não é suficiente oferecer o mínimo a essas comunidades impactadas, mas mostrar para o restante da população que isto foi feito, mesmo que tenha sido uma compensação.

No caso das indenizações que foram realizadas em função da desapropriação de alguns imóveis, observa-se que o que foi pago a essas famílias não tem sido suficiente para que comprem outro imóvel, mesmo em áreas periféricas da região metropolitana, frente à crescente especulação imobiliária que tem se estabelecido no Grande Recife.

Entretanto, além destes grupos que foram impactados de forma direta neste processo de construção da Via Mangue, existe uma grande parcela da população de baixa renda continua com suas habitações nas áreas adjacentes à Via Mangue, que sofrerão, ou já estão sofrendo de forma indireta com os impactos da construção deste complexo viário. Porém, mesmo os que permanecem, contraditoriamente são excluídos por não conseguirem se inserir neste processo que não seja de forma alienada. Percebem-se impactos na vida cotidiana, com interferências bruscas em suas práticas socioespaciais, por exemplo, com a construção de vias de alta velocidade em frente a suas casas, havendo uma necessidade de adaptação desta população aos novos fluxos.

Além disso, com o processo de reprodução do capital nesta área, passa a haver uma pressão do setor imobiliário para adquirir esses espaços em função do valor que foi agregado com as interferências desta operação urbana, e o que percebe é que as pessoas ali estabelecidas acabam cedendo a essa pressão e vendendo suas casas para o capital privado em função das ofertas tentadoras, e estas pessoas com o dinheiro da venda do seu imóvel não conseguem comprar um novo imóvel nas proximidades e acabam se estabelecendo em áreas periféricas. No entanto, grande parte destas terras

estão localizadas em área ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), e já se identifica um movimento por parte da prefeitura de cessão da propriedade para os atuais moradores, o que possibilita a venda da terra e uma futura especulação imobiliária na área.

Observa-se que a especulação imobiliária e o processo de valorização da terra vão interferir diretamente no acesso a esta terra por parte da população. Segundo CARLOS (2005, p.54), “o modo pelo qual o indivíduo terá acesso à terra na cidade enquanto condição de moradia, vai depender do modo pelo qual a sociedade estiver hierarquizada em classes sociais e do conflito entre as parcelas da população.” Desta forma, percebe-se que as áreas mais bem equipadas e com mais qualidades acabam sendo restritas à população de poder de compra maior, havendo dessa forma, uma estruturação do espaço em função do poder de compra, decorrente da produção desigual do espaço.

O Porto Novo

O Porto Novo é uma operação urbana voltada para a reestruturação da área portuária do Recife, onde se estabelecem parcerias público-privadas para a construção e gestão desses empreendimentos em terras públicas, denominada de Porto Novo, onde está havendo a substituição dos galpões e armazéns originais em terminal de passageiros, museus, centros de artesanatos, polos gastronômicos, shoppings, hotéis e centro de convenções, transformando, com o discurso de desenvolvimento urbano e crescimento do turismo.

O projeto Novo Porto apresenta um discurso de inovação, revitalização e as intenções de turismo utilizando a história e a memória coletiva da cidade como um mote para essa reconstrução desses espaços, contudo o que se realiza é a criação de simulacros, com a destruição de imóveis antigos para a reprodução de modelos internacionais de áreas portuárias, tal como Barcelona, Lisboa e paralelamente a Recife, o Rio de Janeiro com o projeto do Porto Maravilha. No entanto, afirma-se no projeto do Porto Novo que este empreendimento é:

Um projeto inovador, responsável por resgatar o berço histórico da cidade e transformar antigos armazéns do Porto do Recife, alguns deles fora de operação desde o início dos anos 90, em espaços de lazer, negócios e turismo. O Grupo Excelsior, a GL Empreendimentos, a Hima Participações e a Maxxima Empreendimentos se uniram para executar as obras deste importante projeto. Com ele, cria-se um futuro diferente para o Bairro do Recife, com o incremento do turismo e da economia, colocando o Centro Histórico da cidade no lugar entre os mais destacados do Brasil. (Porto Novo, 2015)

Entretanto, todas essas reestruturações fazem parte, como afirma István Mészáros (2002), do processo de sociometabolização do capital, ou seja, uma reorganização constante do espaço produzido socialmente para uma melhor reprodução do capital, em que nas condições atuais, estão

pautadas nas ações dos grandes conglomerados transnacionais articulados a grupos locais, que se articulam ao Estado para a realização de pequenas políticas (Gramsci, 2003) através de um planejamento urbano que venha beneficiar a reprodução do capital, em detrimento da reprodução social da vida cotidiana (Carlos, 2005). A forma como o projeto é apresentado, parece de fato um projeto privado, contudo toda esta área onde estão sendo realizadas essas intervenções são terras públicas, do Estado de Pernambuco, pois a área portuária pertence ao governo do estado. Além disso, esta operação urbana impacta diretamente o município do Recife, precisando de articulações com a prefeitura para implantação do projeto completo. Isto fica claro no trecho do projeto sobre a operação urbana:

O Porto Novo Recife foi concebido para se integrar ao projeto de recuperação do bairro implementado pelo setor público, onde se incluem, entre outros investimentos, o Centro de Artesanato, o novo Terminal de Passageiros e o Museu Cais do Sertão. A iniciativa privada responde pelos recursos destinados às obras do Porto Novo Recife, que entrega à cidade cinco novos equipamentos: Armazéns do Porto, primeiro shopping exclusivo de gastronomia e entretenimento de Pernambuco, ocupando os antigos armazéns 12, 13 e 14, ao lado do Marco Zero, no Bairro do Recife (aberto em outubro de 2014); Empresarial Atlântico, com salas para escritórios, onde funcionava o armazém 9; Centro de convenções e negócios substituindo os prédios dos armazéns 16 e 17; Hotel com padrão internacional, com estrutura para uma Marina, onde antes havia o armazém 15 e o antigo prédio da CONAB. (Porto Novo, 2015)

Este empreendimento denominado “Porto Novo” faz parte de um projeto maior, de venda dos espaços da cidade, pautada na lógica do empreendedorismo urbano, em que há uma articulação entre os empreendedores e o Estado legitimada pela parceria público-privada. De acordo com David Harvey, em seu livro, a “Produção Capitalista do Espaço”:

(...) o novo empreendedorismo urbano tem, como elemento principal, a noção de “parceria público-privada”, em que a iniciativa tradicional local se integra com os usos dos poderes governamentais locais, buscando e atraindo fontes externas de financiamento, e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego. (HARVEY, 2005, p. 172)

O que se percebe é que essas intervenções “revitalizadoras” não se realizam com o objetivo de melhorar as condições de vida na cidade, mas sim de agregar valor a áreas consideradas obsoletas, abandonadas, sem vida, tal como está descrito no Projeto Porto Novo “A criação desse polo turístico ira agregar valor a uma área abandonada”. Segundo Lefebvre, “A mobilização do espaço torna-se frenética e leva à autodestruição de espaços produzidos. O investimento desenfreado do capital não

pode arrefecer sem procurar terrenos, territórios, zonas novas. Ou compensações.” (LEFEBVRE, 2008, p. 120.)

Esta operação urbana está ocorrendo em dois bairros entre os mais pobres do Recife, onde se encontra uma área de ZEIS (Zona Especial de Interesse Social), o Pilar, no Bairro do Recife, e um local histórico e de comércio popular tradicional da cidade no Bairro de São José localizado em uma ZEPH (Zona Especial de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural), e que já se percebe movimentos de retiradas dessa população mais pobre, transferindo-as para conjuntos habitacionais criados pela prefeitura, como também um processo de “ordenamento” do comércio popular, o que já indica uma intervenção da prefeitura pra modificar esse comércio para colocá-lo nos moldes desse modelo urbanístico que se instala.

Antes de se anunciar toda essa estruturação da área portuária, com a reconstrução de armazéns por parte do governo do estado para se tornarem centro de artesanato, museus e terminal de passageiros, em 2010, já havia alguns vetores que poderiam indicar, para poucos, indicações de reestruturação desta área como a criação de dois edifícios residenciais de luxo, apelidados de torres gêmeas, em uma área de comércio popular e sem construções de edifícios de alto gabarito, a maior parte ocupada por sobrados, que destoam da paisagem, e várias vezes tiveram suas obras embargadas. A transferência de órgão públicos, da prefeitura e do Estado para a área central, nas proximidades da área portuária já indicava uma “previsão” por parte do Estado das futuras obras não anunciadas. O Plano Diretor do Recife (2004) apenas aponta genericamente esta área como uma ZAC (Zona de ambiente construído), que propõe a conservação do centro histórico, programas voltados à habitação no centro, e estímulo às atividades de comércio e serviços, mas sem especificar em que condições. Há uma sofisticação das estratégias em função do domínio das técnicas e mecanismos que buscam burlar as possíveis resistências a este processo. Quando as resistências se apresentam, maior parte das ações já foi realizada, desmobilizando as forças contrárias a essas reestruturações do espaço urbano. Todos esses empreendimentos se enquadram no “Projeto Complexo Turístico-Cultural Recife-Olinda”, citado na revisão do Plano diretor do Recife de 2004, abordado de forma genérica, tendo como princípios: Articular Atores, inclusão social, foco no cidadão local, integrar ações e recursos, e política cultural concentrada nas intervenções dos recursos. Contudo já se indica a implantação de “projetos especiais” que viabilizem parcerias entre o poder público e a iniciativa privada (RECIFE, 2004, p. 76). Esses empreendimentos realizados espacial e temporalmente fragmentados no Recife já estavam estabelecidos, como é possível identificar no Plano Diretor de 2014, porém não de maneira clara, e sim disfarçada, só perceptível a partir da leitura do todo e da materialização de parte das ações:

Neste enfoque foram identificadas áreas potenciais, passíveis da elaboração de Projetos Especiais visando em linhas gerais, sua reabilitação urbanística e ambiental e sua sustentabilidade, a saber: 1. Margens do Rio Beberibe 2. Margens do Rio Capibaribe 3. Margens do Rio Tejipió 4. Parque dos Manguezais 5. Ilha do Zeca 6. Parque do Jiquiá 7. Engenho Uchoa 8. Bairro do Recife (Porto do Recife e Alfândega) 9. Santo Amaro (Rua da Aurora) 10. Zeis Santo Amaro/Tacaruna/Vila Naval 11. Santo Antônio e São José 12. Boa Vista 13. Cais José Estelita e Cabanga 14. Ilha Joana Bezerra 15. Brasília Teimosa 16. Iputinga e Parque Caiara. (RECIFE, 2004, p. 75)

Diante disto, identifica-se que a reconstrução de uma área central da cidade, “decadente e obsoleta”, como novos empreendimentos de alto padrão e grande investimento de capital, recai no aumento da pobreza em outras áreas da cidade, produzindo o que Harvey (2005) chama de “cidade dupla”, em que os investimentos públicos cada vez mais têm subsidiado empreendimentos privados, em detrimento das necessidades básicas da maior parte da população do Recife, como saneamento básico, infraestrutura e habitação. Nesse sentido, Lefebvre (2008, p. 56) afirma que “A estratégia de classes tenta assegurar a reprodução das relações essenciais através do espaço inteiro.”

Considerações Finais

O que se percebe é que diante do alto grau de ocupação de cidades como o Recife, os agentes hegemônicos produtores do espaço têm buscado espaços obsoletos e de vulnerabilidade social e ambiental para suas ações com o intuito de reprodução do capital. São os espaços que restam na cidade, mas que adquirem novas formas que agregam valor, possibilitando a expansão imobiliária do setor habitacional para outras partes da cidade.

Nesse sentido, as ações estão articuladas em diferentes escalas, com contribuições locais e regionais para a lógica global do capital, como também a escala global das ações tem interferido e muitas vezes determinado novas lógicas locais e regionais em função da necessidade de reprodução do capital. Para Harvey (2005) a “governança” urbana significa muito mais do que o “governo” urbano, pois ele afirma que “o poder real de reorganização da vida urbana muitas vezes está em outra parte, ou, pelo menos, numa coalizão de forças mais ampla, em que o governo e a administração urbana desempenham apenas um papel facilitador e coordenador.” (HARVEY, 2005, p. 171) E é isto de fato o que acontece em Recife, onde os agentes privados definem e estabelecem as reestruturações urbanas, revalorizando áreas de acordo com seus interesses de reprodução do capital a partir da produção do espaço, e o Estado, nos diversos âmbitos, favorece e legitima, agindo como o gestor dessas ações privadas.

Contudo, em função da necessidade constante de ampliação de espaços a serem consumidos pelo capital, há um movimento dialético de criação-destruição, tanto dos objetos quanto das práticas

cotidianas, das relações sociais e dos signos e significados da cidade. Esse movimento se dá como estratégia de burlar as resistências e ampliar as alienações em relação às ações que estão sendo tomadas nessa estruturação da cidade para e do capital, que serão usufruídas por poucos, mas dizem respeito à totalidade.

E o que aconteceu na cidade do Recife foi um planejamento de vanguarda que se tornou modelo para demais metrópoles, com a criação de zoneamentos de áreas especiais, seja de interesse social, ambiental ou de preservação de patrimônio histórico, mas que de fato se transformaram em áreas de reserva de terras para especulação imobiliária e ação do capital privado nos dias atuais, e com o aval da prefeitura estão deixando de ser “Zonas Especiais”, passando a ser incorporadas à nova dinâmica de produção do espaço do Recife.

Deste modo é recorrente se questionar, para quem é primordialmente a cidade, para o visitante ou para os seus cidadãos? Como se investir tanto em áreas onde a prioridade é o turista em detrimento do nativo? O que se observa é que em países periféricos, esses processos de revalorização das áreas centrais são associados à desapropriação de imóveis e expulsão das comunidades mais pobres historicamente estabelecidas nessas áreas, sem que seja dada uma melhor condição para essas pessoas, expulsando-as para as periferias.

Nestes processos o Estado aparece como o regente dessas ações, por viabilizar, normatizar, legislar, “planejar” e se articular com o grande capital para a execução dessas transformações, ou seja, ele se apresenta como empreendedor em um movimento de venda e consumo dos espaços da cidade em detrimento da cidadania.

O que se observa são projetos elaborados não na perspectiva de cidade nem de totalidade, mas apenas para satisfazer o lucro momentâneo de um grupo, que se autodestrói ao destruir as especificidades de uma cidade como Recife, transformando uma cidade com tanta história, como conta Josué de Castro (1954), em um lugar comum.

Referências

- CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2005.
- _____. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.
- CASTRO, Josué. **A cidade do Recife**: ensaio de geografia urbana. São Paulo: Gráfica Carioca, 1954.
- GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- GOMES, Edvania Torres A. A gestão socioambiental na gestão dos espaços liminares – o trivial embate entre conteúdo e progresso. In: CARLOS, A.F. A; LEMOS, A.I.G. (orgs.). **Dilemas Urbanos**. São Paulo: Contexto, 2003.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política. Belo Horizonte:** Ed. UFMG, 2008.
- _____. **A cidade do capital.** Rio de Janeiro: DPeA, 1999.
- LUKÁCS, Gyorgy. **Ontologia do ser social.** Os princípios ontológicos fundamentais de Marx. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.
- MARICATO, Ermínia. **A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial.** São Paulo: Ed. Alfa-Ômega, 1982.
- MÉSZÁROS, Istiván. **Educação para além do capital.** São Paulo: Boitempo, 2008.
- _____. **Para além do capital:** rumo a uma teoria da transição. São Paulo: Boitempo, 2002.
- PORTO NOVO. <http://portonovorecife.com.br/responsabilidade>. Acesso em 28 abril 2015.
- RECIFE. **Revisão do Plano Diretor do Recife.** Recife, Maio de 2004.
- SANTOS, Carlos Nelson F. dos. **A cidade como um jogo de cartas.** Niterói: Universidade Federal Fluminense. Editora Universitária. EDUFF. São Paulo: Projeto Editores Associados Ltda. 1988.