

RECIFE DESPE DAÇA DO

**DISTOPIAS
URBANAS
E ESPAÇOS
DE RESISTÊNCIA
METROPOLITANOS**

**EDVANIA TÔRES AGUIAR GOMES
MARIANA ZERBONE ALVES DE ALBUQUERQUE**

RECIFE DESPE DAÇA DO

DISTOPIAS
URBANAS
E ESPAÇOS
DE RESISTÊNCIA
METROPOLITANOS


Editora
UFPE
RECIFE
2023

Edvânia Tôres Aguiar Gomes
Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Universidade Federal de Pernambuco

Reitor: Alfredo Macedo Gomes

Vice-Reitor: Moacyr Cunha de Araújo Filho

EDITORA ASSOCIADA À



Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

Editora UFPE

Diretor: Junot Cornélio Matos

Vice-Diretor: Diogo Cesar Fernandes

Editor: Artur Almeida de Ataíde

Conselho Editorial (Coned)

Alex Sandro Gomes

Carlos Newton Júnior

Eleta de Carvalho Freire

Margarida de Castro Antunes

Marília de Azambuja Machel

Editoração

Revisão de texto: Armindo de Araújo Ferreira

Projeto gráfico: Adele Pereira

Imagem da capa: Barras de ferro nos Armazéns Cais José Estelita 03 (Direitos Urbanos, 2012), com alterações (cor, corte, espelhamento horizontal e outras edições), disponível *online* sob licença Creative Commons (CC BY 2.0)

Catálogo na fonte:

Bibliotecária Kalina Ligia França da Silva, CRB4-1408

G633r Gomes, Edvânia Tôres Aguiar.
Recife despedaçado [recurso eletrônico] : distopias urbanas e espaços de resistência metropolitanos / Edvânia Tôres Aguiar Gomes, Mariana Zerbone Alves de Albuquerque. – Recife : Ed. UFPE, 2023.

Inclui referências.
ISBN 978-65-5962-164-4 (online)

1. Ecologia urbana (Sociologia) – Recife (PE). 2. Planejamento urbano – Recife (PE). 3. Territorialidade humana – Recife (PE). 4. Espaços urbanos. 5. Conflito social. 6. Recife (PE) – Geografia. I. Albuquerque, Mariana Zerbone Alves de. II. Título.

307.76098134

CDD (23.ed.)

UFPE (BC2023-010)

Esta obra está licenciada sob uma Licença Creative Commons
Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.



SUMÁRIO

- 4** Sobre distopias e resistências
- 22** Reflexões sobre vetores do atual processo de reprodução do espaço urbano no Recife
- 44** A Via Mangue no processo de produção do espaço da cidade do Recife
- 60** Arranjos multiescalares no processo de requalificação da área portuária no Recife
- 84** Resistências ao planejamento estratégico na Região Metropolitana do Recife: é possível resistir às estratégias do capital?
- 100** Cidade da Copa na Região Metropolitana do Recife: entre o concebido, o percebido e o não vivido
- 124** Nova dinâmica urbana na Região Metropolitana do Recife: o Complexo Industrial Portuário de Suape como (des)articulador de escalas
- 156** Sobre as autoras

Sobre distopias e resistências

Neste livro, consta uma coletânea de artigos sobre as dinâmicas socioespaciais na Região Metropolitana do Recife (RMR), com ênfase na cidade que empresta o nome à região, revelando jogos realizados em seus distintos territórios, na perspectiva da *práxis* do singular, do particular ao universal.

Desnudar as jogadas de movimentos ininterruptos fortalece o conceito originário da *práxis* e vincula esforços em esvaziar o idealismo e as justificativas do materialismo per si. Está inscrito, nisso, o entendimento da *práxis* social à *práxis* pedagógica, que anseia pela habilitação de caminhos para enfrentar as forças em ação que determinam as estruturas sociais, secularmente vigentes. Não se escapa da humanidade enquanto produção histórico-social.

Por isso, a feitura de cada artigo trata de identificar intencionalidades e táticas utilizadas nos embates do processo de produção e reprodução do espaço urbano, sob determinadas condições e aguçadas segundo determinados momentos históricos. Pouco a pouco, busca-se identificar os *links* que, partindo da particularidade, permitem compreender a *práxis* em sua totalidade. Totalidade que integra as singularidades,

no sentido do Lukács, cuja compreensão é, didaticamente, bem trabalhada no texto de Sergio Lessa “Lukács, el Método y su fundamento Ontológico”:

La totalidad de todo lo que existe compone un complejo unitario. Lo inorgánico y la vida se articulan de varias maneras, de tal modo que sin el primero la última es imposible. Del mismo modo, naturaleza y mundo de los hombres están de tal forma articulados que sin aquélla la sociabilidad siquiera podría existir. Y aún más, no hay relación social, por más singular que sea, que no sea parte (incluso por las mediaciones más distantes) de la historia de la humanidad. Todo lo que existe forma parte de una misma y única totalidad. (LESSA, 2000, p. 203)

A análise espacial desse recorte metropolitano recifense se insere nessa totalidade, que se afirma com a diferença entre os complexos singulares e universais, convergindo para a síntese. O campo do conhecimento das autoras desses capítulos é a Geografia, ela mesma, enquanto ciência, conforme pode ser constatado nos escritos. Geografia, sendo ela mesma, assim como a História, uma subtotalidade do conhecimento científico, conforme apontado por Armando Correa, no livro *A aparência, o ser e a forma (geografia e método)*:

A Geografia é uma subtotalidade. Ela pode ser identificada, no âmbito do conhecimento, como uma ideologia do cotidiano, expresso pela apreensão da espacialidade do valor relacional contido no real. Deste modo, apresenta-se, ao mesmo tempo, como uma essencialidade desse real e como sua manifestação externa. O que é geográfico está diante de nossa percepção – aquilo que se “vê” – e possui um significado dado pela particularidade e pela forma: aquilo que se apresenta como um momento da existência

de uma configuração do espaço e pelo movimento diferenciado e múltiplo neste. (SILVA, 2000, p. 7)

Nesse exercício de percepção, nota-se, desde à primeira vista, em cada ângulo das paisagens desse recorte metropolitano, um conjunto de fragmentos que revela, de forma contundente, as batalhas cotidianas pela sobrevivência e buscas para o atendimento às necessidades básicas coexistindo com ocupações e usos estética e funcionalmente de luxo, e com necessidades dignamente supridas. Ambivalências entre o percebido e o vivido no cotidiano das relações estabelecidas com os elementos da natureza e com as práxis. Entre o descrito e o praticado. As formas como as relações se estabelecem na esfera do público e do privado. Os embates reais e cotidianos, cujos conteúdos, das esferas do público, transcendem os romances clássicos e reconhecidos, que os idealizam em paisagens e relações, no encobrimento das dissidências entre os exploradores e explorados, entre os espoliadores e os espoliados.

Pois é, este livro apresenta alguns elementos que contrariam a conexão que a esfera pública literária ajudou a consubstanciar na esfera pública política do planejamento e gestão do Estado no trato do espaço da cidade, conforme já trabalhado por uma das autoras, Edvânia Tôrres, no livro *Recortes de paisagens na cidade do Recife*, em 1997:

A história do Recife e a futura região metropolitana contada e ilustrada iconograficamente ao longo de seus quase 500 anos, revela a sua planície fluviomarina como suporte físico-natural, onde se instalam as intervenções humanas erigindo a cidade e construindo paisagens... e permite constatar esforços de enquadramento dos cursos d'água em cenários visando explorá-los,

evitá-los, domá-los, encobri-los, ornamentá-los e até seletivamente revitalizá-los. (GOMES, 1997, p. 75)

É nesse mesmo quadro físico-natural que o Recife é evidenciado, alusivamente, como a Veneza brasileira, a Antuérpia e outras comparações, ao mesmo tempo que intervenções sucessivas são registradas na literatura, marcando a desigualdade no acesso aos espaços públicos, como nas obras de Manuel Bandeira, João Cabral de Melo Neto, Josué de Castro e até Chico Science, o criador do movimento Manguebeat no final do século xx. É na esfera pública que são tecidos os elementos dos principais embates e disputas despossessionárias da atualidade deste século.

Opta-se, neste livro, por analisar as manifestações dos processos e mecanismos de desposseção realizados no espaço interno da cidade do Recife e em sua área metropolitana, ao invés de desterritorialização, comumente utilizado na análise dos autores que se dedicam aos estudos do território.

O conceito de desposseção, utilizado inicialmente em 1913 por Rosa Luxemburgo (1983), ao se referir às formas utilizadas pelo capitalismo europeu ao longo de fases históricas da acumulação primitiva em direção ao capitalismo global na conquista das colônias modernas apropriadas e espoliadas no conjunto do “Novo Mundo”. Processo que destruiu, rompeu, organizações sociais primitivas, originárias, proletariando os povos originários, ampliando, geometricamente, o capital em todas as suas formas. As ideias de David Harvey (2009) embasam nossa análise sobre os embates públicos e privados na acumulação por espoliação, com ênfase nos espaços urbanos, ao atualizar o conceito de desposseção.

Justifica-se a adoção do conceito de despossessão, visto que se entende que, tal qual uma estrutura por camadas de posses sucessivas, e nem sempre de propriedade cartorial, os agentes hegemônicos desenvolvem estratégias para realização da mais-valia, em espaços anteriormente ocupados, preenchidos, ou até mesmo em suspensão nos seus usos, mas que já contêm investimentos de infraestrutura ou até de localização, ou de transformação, de seus sítios geográficos.

No livro *A elite do atraso*, Jessé Souza dedica a Habermas algumas reflexões sobre os embates na esfera pública, que parecem oportunas de transcrevê-las, dado o seu caráter contemporâneo e de extrema pertinência, desde a modernidade.

A pequena família burguesa que se cria representa uma forma de comunidade familiar distinta da família aristocrática quanto da família camponesa. A essa sociabilidade original corresponde uma nova forma de arquitetura das casas, garantindo um espaço de privacidade para cada um dos integrantes da família, assim como formas de convívio que se destinam a exercitar o novo tipo de individualidade que se constitui. (SOUZA, 2017, p. 119)

Ele tece considerações sobre o sentido moderno de público, que surge com a delimitação de uma esfera privada inviolável, devidamente reconhecida no plano político do Estado. Condições que são engendradas na passagem do capitalismo comercial para o industrial e sua substituição do plano localmente limitado em favor de grandes empreendimentos regionais e internacionais. Ou seja, uma esfera pública composta de sujeitos privados, no caso, a pequena família burguesa e o Estado.

Souza (2017) revisita as conjunturas históricas que dão suporte à esfera pública como a nova instância do poder e do dinheiro, marcada por violência física e simbólica, que assegura, com opinião própria, a possibilidade da contraposição coletiva de decisões discricionárias do poder público. Assim, merece registro:

Já o século XIX, e mais ainda o século XX por oposição ao século XVIII, testemunha uma modificação estrutural da esfera pública: a ampliação do público que exige a consideração de seus interesses. As massas menos letradas do proletariado emergente que passam a pressionar pela efetivação de seus interesses de classe quebram por dentro a unidade da esfera pública burguesa. Com isso, a esfera pública deixa de ser um espaço de convencimento com interesse semelhante para ser, também, um espaço de pressão das classes que haviam sido alijadas do processo de esclarecimento. (SOUZA, 2017, p. 121)

A gênese desse espaço recifense e metropolitano vai sendo imposta no embate de ordens próximas frente a ordens distantes, no sentido lefrevbriano, ou de ordens horizontais, que tentam confrontar as ordens verticais, na perspectiva de Milton Santos.

Abundância e escassez, para além das aparências, demarcam territórios de comodidade e penúria urbana no acesso a serviços de abastecimento, habitação e transporte, singularizando recortes socioespaciais e desnudando políticas que, em um rápido lance, podem sugerir irracionalidade administrativa da gestão dos entes de governo. Sabidamente, para quem realiza uma mínima revisão documental do que já foi produzido, em termos de planos e projetos para o

desenvolvimento metropolitano e municipal desse espaço, no âmbito do público e do privado, com e sem financiamento internacional, chega-se à conclusão de que se trata de uma pseudoirracionalidade (GOMES, 1989).

Conforme tentar-se-á discutir em alguns desses artigos, o planejamento da região metropolitana e, particularmente, do Recife, encontra-se mergulhado historicamente na lógica da globalização, pautado em um discurso homogeneizante que “comercializa” a cidade como fábula.

A inserção dessa cidade-fábula está consoante à expansão do capitalismo, que se estende da esfera de produção de bens materiais para a produção industrial de bens simbólicos, conforme já anunciado pelo frankfurtiano Theodor Adorno. A cultura industrial decomposta na obra de Adorno, e bem diferente da genuína origem das massas, comporta padrões que, repetidas vezes, propagam-se com a intencionalidade de compor uma estética comum destinada ao consumo, dentro da dinâmica do capital. Ou seja, essa cultura já surge técnica e funcionalmente elaborada para ser comercializada, de acordo com os diferentes interesses da indústria cultural instalada.

A produção de uma cidade, as condições de reprodução da vida com suas obras, e as suas manifestações sob a forma de residências, serviços, infraestrutura, que sempre tiveram seu valor de uso, passam a ter esse valor potencializado e parametrizado no âmbito dos bens simbólicos. Trata-se do fortalecimento inercial da indústria cultural através dos elementos midiáticos que consolida clichês, estereótipos, modelos que são perseguidos em estruturas manipuladas de discursos que se cristalizam, ofertando a cidade como

produtos que promovem uma compensação que agrada e conforta os sujeitos, impondo-se enquanto discurso acrítico e “consensual”.

A força com que esses clichês que compõem a estética da Indústria Cultural se difundem e se consolidam como um roteiro ou guia, que vende o alento em um espaço desigual socioeconomicamente, e no trato ambíguo e perverso, repercutindo como a antítese do mundo real.

Essa dominação instituída pelos agentes econômica e politicamente hegemônicos, criadora de uma fábula, eivada de falsas promessas de satisfação, contribui para desativar, desarticular, qualquer resistência contra ela. Dito de outra forma, essa distopia desmobiliza ou impede qualquer movimento crítico que a ponha em xeque.

Tudo isso impede, ou melhor, dificulta a subversão do sujeito, transformado em mais um objeto no modelo a ser implantado de cidade-fábula, desprovido de condições para sua autonomização consciente ou para desenvolver o que Paulo Freire já nos ensinava em *“Uma pedagogia (libertadora) do oprimido”*.

Esses processo do planejamento urbano e de urbanização dentro da indústria cultural, que engloba a sociedade como um todo, buscam marginalizar os sujeitos que questionam e enfrentam os padrões estéticos homogeneizados. Resta pouca margem para resistência crítica ao modelo estandardizado e disseminado.

Particularmente, no caso de Recife, a cidade portuária, que se expandiu a partir da base escravocrata fundamentada na monocultura canavieira, e que recebeu muita influência do capitalismo comercial em sua transição, esses elementos

simbólicos vão conferir aos “discursos intervencionistas” alusivos ao progresso um peso significativo.

Os discursos propagados de cidade pioneira sobre o estabelecimento das primeiras obras de engenharia, de drenagem, de construção de pontes, de sede de observatório lunar, de sede das primeiras ordens religiosas nas Américas, tais como a Sinagoga e a Igreja Anglicana, entre outros elementos alusivos, foram incorporados à indústria cultural com toda a força pela mídia.

Nesse âmbito, cabe destacar, no plano de intervenções urbanas, todo o conjunto que remete à cidade Maurícia, construída durante a ocupação holandesa no período de 1630 a 1654 e, posteriormente, todas as reformas pautadas na imagem e semelhança do plano de Haussmann (início do século XX), assim como todas as demais ações realizadas com o intuito da consolidação de uma cidade moderna.

Toda essa “colcha de retalhos” de intervenções representou uma associação dos planejadores com movimentos teleológicos afinados com a negação da cidade como Ser e a busca do Dever que não se afinam, nem se coadunam. Não obstante, a cidade e a área metropolitana seguiram na negação da desigualdade social, manifesta em todos os seus ângulos, e na construção de um ideário inalcançável. É através do apoio da classe média que os interesses das grandes firmas fazem a cidade e a região, principalmente através das obras imobiliárias, e apoiadas pelo Estado.

Sim! E de que classe média se está falando? A classe da meritocracia e da superioridade moral, ou seja, a classe que serve para se distinguir e para justificar os privilégios em relação aos pobres como também aos ricos. De um lado, os

pobres são desprezados, e, de outro, os ricos são invejados, embora também haja ressentimento, na ambiguidade dos sentimentos. A ideia de que a classe média é a reserva moral lhe imprime uma certeza de que seja o melhor da sociedade.

Os discursos propagados nos portfólios de cada plano e de cada intervenção, comumente financiados por grandes empreiteiras, contemplam elementos que buscam seduzir – de tempos em tempos, conforme já mencionado – a população para essa cidade-fábula. Espaço que se justifica intervir de forma cúmplice, entre todos os segmentos da sociedade, para se concretizar, radiante e potente, econômica e socialmente. A reinvenção complacente da cidade-fábula deverá contar com sacrifícios ditos temporários, em intensidade, impacto e frequências distintos, para gerar novas oportunidades de emprego e melhores condições para reprodução da vida.

Nesse sentido, o atual neoliberalismo, adotado na política pública a serviço do capital privado e com os aplausos da classe média na área metropolitana do Recife, deverá ser conduzido, através das pautas do Estatuto da Cidade e dos seus instrumentos da política urbana, por meio de parcerias público-privadas, consórcios e audiências públicas, por exemplo.

Ou seja, devem ser construídos consensos através de convencimentos, no sentido gramsciano, e não devem ser opressores, nem violentos e, sim, apoiados através de alianças com a classe média intelectual e, simbolicamente engajada, por espaços urbanos seguros e inspirados, sempre presente em modelos e intervenções urbanísticas exemplares, como os visitados em diferentes partes do mundo. Assim, está formada a aliança para a cidade-fábula capturada pela elite.

Pronto! Com esse falso consenso, legitimado pelo Estado e apoiado pela sociedade civil, estão armadas as condições para o aprofundamento das desigualdades existentes nos territórios e para a criação de novas formas ampliadas desiguais em novos territórios produzidos.

Através destes artigos, pretende-se provocar exercícios de descerramentos desses véus espessos dos discursos “distópicos”, sobre os quais se encontram assentados o planejamento e a gestão dos espaços metropolitanos e, mais ainda, colaborar para preencher de significados, as lacunas e os vazios dos propósitos dessas intervenções que retalham o espaço urbano.

O título deste livro, *Recife despedaçado*, encontrou, na temática estilista e estética do filme *Abril despedaçado*, de Walter Salles, pontos de convergência na projeção de espaços de subjetivação da linguagem, dentre os quais as análises de possibilidades e sentidos que um mesmo enunciado discursivo pode assumir de acordo com a formação do sujeito que pretende entender os significados para o universo narrativo urbano da cidade, posto que se pretende hegemônico.

Os processos pelos quais as intervenções urbanas são publicizadas e conduzidas sugerem que elas sejam autônomas e independentes, como se estivessem separadas, desconectadas, restritas a um recorte específico e temático no conjunto da cidade. Mascaram também o caráter despossessionário que habilita a estética da urbanização contemporânea.

Em última instância, as intervenções urbanas seriam, desde os planos e projetos, apresentadas seletivamente, como se fossem “brotos” ou “luzes”, que surgem nos espaços, como focos de esperança, tal qual foi registrado anteriormente. Um deslocamento do “olhar convencional”, mesmo

que ainda acomodado, chega a imputar a determinadas firmas incorporadoras e empreiteiras, com o aval do governo, uma ampliação de seus interesses em diferentes bairros da cidade, antes relegados, ou, segundo Milton Santos (2014), visando a elevação de espaços opacos à condição de luminoso.

Faz-se necessário entender esses processos que estão por trás dessas intervenções, apurando os olhares desde uma pedagogia urbana que contribua com o deslocamento significativo dos discursos que se pretende passar. Permitindo, assim, que os sentidos dos eventos e propostas permaneçam sujeitos a múltiplas interpretações que rompam as molduras das imagens da cidade-fábula contida nos portfólios. Sim! Cidade-fábula que deve ser confrontada em seus pedaços de intervenção disfarçados a conta-gotas de utopia, e que desnude a cidade e a região em seu cotidiano precarizado e brutal da sua potência desigual.

Historicamente, esse movimento desejante das políticas de planejamento da cidade-fábula sempre esteve atrelado e subordinado a diretrizes do sistema capitalista de produção e, particularmente, ao processo despossessionário que embasou e embasa os interesses fundiários e imobiliários do espaço urbano, ao longo dos quase 500 anos da cidade do Recife. Não obstante, constata-se a sua intensificação no último decênio do século passado e início deste século XXI.

A análise das intervenções permite algumas considerações iniciais para colaborar nessa provocação de deslocamento de olhar:

- 1) o formato insular, ou como se fossem desconectadas, é ilusório; propositalmente, esses pedaços se articulam

- em projetos de grandes impactos sociais e ambientais, inscritos à cidade-fábula;
- II) os projetos se encontram formulados desde o final da década de 1970 e 1980 do século passado, portanto, integram um plano maior e não compartilhado;
 - III) as normativas e discursos de planejamento de vanguarda, tais como a criação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), são realmente antecipatórias de reservas de mercado de terras;
 - IV) as zonas verdes e áreas de proteção ambiental, igualmente, se inserem na criação de raridades, a partir da reserva normativa e flexibilizada por interesses sociais, segundo as legislações vigentes;
 - V) assim como o mercado imobiliário se move com o fetiche das mercadorias, nunca ficou tão evidente o fetiche de participação popular, respaldando a cidade-fábula;
 - VI) os movimentos sociais, enquanto forma de ativismo social, se metamorfoseiam e garantem fôlego para novas táticas no planejamento, gestão e intervenção urbanas;
 - VII) a distopia das intervenções é tão profundamente estruturada no processo sociometabólico do capital que entra numa espiral de geração de apropriações marginais e ilegais de seus processos, como estruturas de pressão imobiliária através de processos irregulares e ilegais;
 - VIII) o processo de despossessão, que tem início no meio natural, avança com o auxílio de todos os demais meios técnicos, científicos e informacionais;
 - IX) a história em fragmentos dificulta a compreensão da totalidade, na qual, de forma interescalar, a realidade está inserida e o planejamento se apropria dessa limitação;

- x) a compreensão da interescalaridade do mais próximo até o mais distante, sob a forma de redes, faz-se urgente e necessária;
- XI) recontar a história do urbano e seus processos colabora para fortalecer as formas e cultura originárias, no contraponto ao que se intenta hegemonizar com práticas *top-down*.

Esse inacabado espectro de itens arrolados dá uma ideia da complexidade do problema e o quanto de trabalho se faz necessário, para além de dominar conceitos e categorias manuseadas no trato do urbano e do planejamento socioespacial e das práticas pseudoirracionalistas da gestão dos serviços urbanos.

A observação da datação das intervenções oferece uma oportunidade de como constatar que há umnexo maior que une as intervenções, consolidando uma malha bem imbricada de conexões, desfazendo uma falsa ideia de arquipélago. Tudo está vinculado em um projeto que não se atualizou, que não contempla nem dialoga com a sociedade em suas especificidades e interesses, nem atende à escassez dos serviços básicos. Ou seja, há uma esquizofrenia anacrônica na forma de planejar e gerir o espaço urbano. O desenho e a concepção ainda são do século passado.

O traçado viário é a prova mais forte dessa afirmativa, os traçados de antigas largas vias foram recuperados e, por exemplo, de acordo com alguma justificativa, são implementados. Foi assim que ocorreu com a implantação da Via Mangue, que já teve outras designações e que, por fim, foi implantada sobre o mangue, com a justificativa de “aumentar o fluxo” e desafogar os engarrafamentos para a, então, cidade da copa.

Projeto amplo e mais um que foi implantado como distopia para atender a interesses imobiliários e que, hoje, implicou custos incalculáveis sob qualquer ângulo que se analise.

Ao se instalar uma intervenção se aproveitando de uma ocupação dita irregular, que impacte com aterro um dos elementos estruturantes do meio natural do Recife, como o mangue, por exemplo, a anuência do poder público cria um precedente que abre espaço para um processo maior de despossessão. Mas isso não é novidade, assim como a Lei de Terras de 1850 não foi ao regularizar as doações e apropriações desde a instalação da República.

O mais impactante é o agravamento desse processo, que, aguardando o tempo da condensação desse movimento de aterramento, consolida a propriedade para terceiros, desterritorializando os que construíram os aterros, mesmo que irregularmente. Por outro lado, o que menos importa é o impacto ambiental gerado, o que, em si, é uma das ambiguidades que particularizam a relação do homem com o meio na cidade do Recife.

Essa Via Mangue, implantada com uma série de equívocos na sua construção, também causou movimentos despossessionários de grande envergadura, não atingiu os seus propósitos anunciados, na escala do Recife em relação à região metropolitana, como articuladora de municípios vizinhos. Porém, esses grandes projetos que estavam inseridos nessa lógica pretérita, e que remete ao século passado, também ocorrem na escala intraurbana dos bairros centrais, como será abordado a seguir.

Uma cidade-fábula digital, como é a divulgada mundialmente em função do Porto Digital, com todo o caráter

tecnológico que implicar, ainda desenvolve seus projetos inspirados no século passado. Há um interesse de expandir e ocupar os espaços dos bairros centrais com escritórios em antigos imóveis, numa dinâmica de gentrificação. Cada vez mais se constata que ocupam, desalojando ou não, estoques de unidades móveis de edifícios para faculdades, *coworking*, mas não ousam atender as demandas dos déficits residenciais com ocupação por jovens casais ou estudantes, ou profissionais em movimento na cidade.

Cientificamente, produzem-se discursos, inclusive nos portfólios da cidade, de valorização dos manguezais, da presença dos cursos d'água, de amenidades, de colinas que atuam como estruturas geomorfológicas de anfiteatros na planície fluvio-marinha e, de por outro lado, comercializa-se a cidade com aterros e arroteamentos de manguezais e resquílios florestais, bem como se desmontam estruturas morfológicas.

Essa cidade, que desde a sua implantação se caracterizou por essa forma de impactar, através da negação da água a sua realização, também se destaca por seu pioneirismo na produção de normativas sobre os elementos da natureza e da ciência ambiental. A profusão de normas e leis também foi acompanhada por medidas de ditas de regularização no processo de ocupação do solo, adotando práticas higienizadoras dos espaços públicos e a consequente desterritorialização das populações necessitadas que habitavam espaços de transição hídrica, margens de rios e manguezais, por exemplo.

Como essa população sempre oscilou em torno de 2/3 da população total, o fato é que sempre houve formas táticas de resistência e combates para que não fossem

despossessionadas. A série de lutas permitiu a configuração de forças que elevaram ao reconhecimento, após 50 anos de luta por suas existências em territórios específicos denominados Zonas Especiais de Interesse Social, garantindo a posse e não a propriedade. Relacionando este livro ao filme *Abril despedaçado*, percebe-se a importância das narrativas de quem domina a autonomia e os processos emancipatórios, em especial com ênfase no papel de líderes, que usam a palavra para se projetarem no território e criarem territórios de sonhos e afirmações. Afinal, eles já dominam o sistema de valores e podem projetar o já representado e fazer fortalecer o confronto, desmontando ou não a cidade-fábula, visto que eles já antecipam que a relação é uma inclusão excludente dessa parte da população, no plano não dito das estratégias, para consolidar a cidade-fábula. Ou seja, na esfera dos diálogos para se forjar consenso na afirmação material da cidade-fábula, existe o simbólico.

Privilegiando a perspectiva dialética, os artigos compartilhados neste livro repercutem teórico-empiricamente com Recife e área metropolitana, no qual as gruas espremem ve-loz e implacavelmente o manguezal da cidade, cortando o seu sítio físico natural, espoliando e dominando a história e a vida de determinados sujeitos em classes sociais.

Alusivo ao mês em que a história oficial comemora o aniversário da cidade do Recife, 12 de março de 1537, e nas proximidades de comemoração dos seus 500 anos de reprodução ampliada da acumulação primitiva de seus espaços, iniciada com a colonização e perpetuada na indústria cultural contemporânea, deixamos aqui essas reflexões para inspirar novas formas de resistências.

Referências

- GOMES, Edvânia T. A. *Recortes de paisagens na cidade do Recife*. Recife: Massangana, 1997.
- GOMES, Edvânia T. A. *Espaço, planejamento e serviços comuns na Região Metropolitana do Recife*, 1989. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1989.
- HARVEY, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Loyola, 2009
- LESSA, Sergio. Lukács el Método y su fundamento ontológico In: BORGIANNI, Elisabete; MONTAÑO, Carlos E. (Org.) *Metodología y servicio social*. São Paulo: Cortez Editora, 2000.
- LUXEMBURGO, Rosa. *A acumulação do capital*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1983.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço*. São Paulo: Edusp, 2014.
- SILVA, Armando Corrêa da. A aparência, o ser e a forma (geografia e método). *Geographia: Revista da Pós-Graduação em Geografia*, Niterói, v. 2, n. 3 2000, p. 7-25.
- SOUZA, Jessé. *A elite do atraso*. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

Reflexões sobre vetores do atual processo de reprodução do espaço urbano no Recife

Este artigo tem como propósito compartilhar reflexões acerca do processo de reprodução do espaço urbano que está em curso na cidade do Recife num lapso de tempo cada vez mais veloz e aparentemente disperso.

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

A estética desses espaços é sustentada pela cultura da desigualdade substantiva (MÉSZÁROS, 2008). Desigualdade substantiva enquanto cultura herdeira do mito autovantajoso do investimento em determinados territórios da cidade, às custas de outras parcelas do espaço 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, permanecendo assim na situação de desigualdade substantiva (embora fosse possível, historicamente, transformá-lo) até que algo mais radical rompa essa pseudodeterminação.

Partindo dessa premissa, a construção desse artigo é pautada pela necessidade de se desvelar os vetores significativos que se inserem no conteúdo das dinâmicas de transformação da paisagem enquanto ingredientes aparentemente independentes, constitutivos de um processo de valorização – desvalorização – revalorização de diferentes parcelas da cidade.

O percurso analítico adotado visa tornar evidente o grau de articulação sobre o qual se apoiam as intervenções urbanísticas em curso, colaborando para ajudar a compreender as lógicas adotadas pelos agentes capitalistas envolvidos nessa trama, habilmente urdida com a intermediação do Estado.

Na história recente do Recife e, marcantemente desde o início do século XX, a cidade é alvo de diferentes planos urbanísticos realizados sob a promessa de reestruturação urbana em nome das demandas do progresso e, ou mais ainda, colocando-a *pari passu* às exigências de uma cidade desenvolvida a exemplo das grandes metrópoles.

Nesse âmbito, são contratados escritórios de urbanismos, copiados modelos à luz de outras realidades, resultando em uma biblioteca de planos e projetos, cujas execuções sempre estiveram à revelia do neles contido, ou o mais grave ainda, são ocultados os interesses e os vínculos sobre os quais se assentam essas intervenções, sugerindo uma falta de articulação entre essas obras de engenharia. Desponta, desde essa constatação, uma reflexão da nossa parte acerca da importância de se adotar uma educação que colaborasse para

entender o que se passa além da evidência do capital materializado nessas obras. À luz do que afirma Mészáros:

Vivemos sob condições de uma desumanizante alienação e de uma subversão fetichista do real estado de coisas dentro da consciência (muitas vezes também caracterizada como reificação) porque o capital não pode exercer suas funções sociais metabólicas de ampla reprodução de nenhum outro modo. Mudar essas condições exige uma intervenção consciente em todos os domínios e em todos os níveis da nossa existência individual e social. É por isso que, segundo Marx, os seres humanos devem mudar completamente as condições da sua existência industrial e política, e, consequentemente, toda a sua maneira de ser. (MÉSZÁROS, 2008, p. 59)

As transformações em curso no Recife requerem o empenho no sentido de restabelecer a compreensão do espaço da cidade segundo a categoria totalidade. Nesse sentido, a sociedade deve ser pensada neste espaço como totalidade concreta e complexa, ou ainda complexo de complexos, na perspectiva lukacsiana (LUKÁCS, 1979).

Esta afirmativa vem ao encontro da necessidade de serem adotadas posturas que possibilitem aos indivíduos que integram essa sociedade, no caso estudado do Recife, o despertar, em suas consciências sociais, acerca das formas de controle socio reprodutivo do capital impostas ao seu espaço cotidiano com toda a sua imediaticidade, em primeira escala. Assim como, também, devem ser trabalhadas as questões educacionais – para além dos conteúdos formais e do capital –, como afirma Mészáros, incluindo as questões materiais e valores sociais igualmente afetadas nessa perspectiva do tempo presente.

Tomando emprestado a expressão de Lukács (1979), cabe destacar que, na atualidade, mais que em qualquer outro momento da nossa história, deve-se investir na reflexão calcada nas questões ontológicas de essência e fenômeno e, principalmente, na constituição do ser social que se objetiva e se insere na história enquanto processo de produção e reprodução dessas objetivações. Afinal, como Lukács afirma, o comportamento cotidiano do homem é, ao mesmo tempo, o começo e o final de toda atividade humana.

À luz da reprodução do espaço urbano no Recife, a simples apreciação dos planos e projetos permite revelar que a totalidade do espaço e da sociedade sequer ultrapassa os desenhos físicos, sendo banalizada em discursos a partir de indicadores de desenvolvimento e parâmetros que registra a *desigualdade substancial*. Na prática, seguem as marcas dessa substancialidade em determinado segmento ou parcela espacial segundo determinado contexto e conjuntura socioeconômica. Ou seja, recuperando a concepção de obsolescência programada, elevam-se ou investe-se em determinadas parcelas efetivamente em detrimento (temporalmente circunscrito) de outros espaços. Numa lógica de confecção de reservas a serem integradas em um movimento cadenciado.

Por outro lado, essas intervenções e mudanças nos instrumentos de planejamento sugerem que haja uma irracionalidade no processo de reprodução do espaço urbano. À primeira vista, o indivíduo se contenta em observar só o aparente da forma, identificando as obras isoladamente, como se estas não tivessem conexão com o restante da cidade. A lógica adotada nessa confecção urbana se insere naquela perspectiva hegemônica, anteriormente mencionada, do local e da

imediatividade e, igualmente, encontra o indivíduo sintonizado nessa mesma dimensão. Isso colabora para que o indivíduo ignore a totalidade do processo que se instala, dificultando a compreensão da sua cidade e o seu papel nela, retardando e, às vezes, anestesiando qualquer forma de resistência.

Este fato, a despeito da desigualdade substancial, não é exclusividade de uma classe social, ou de uma parcela da sociedade que vive nesse ou noutro recorte espacial próximo ou distante da intervenção. Até para a elite intelectualizada e ou integrante de segmentos de renda média e alta, não raras vezes, a emergência ou irrupção dessas intervenções não são relacionadas no âmbito da totalidade, quando muito, prevalece a condição de uma pseudoirracionalidade na forma de intervenção, que colabora para a não compreensão dos jogos de interesses que se materializam ao largo desse planejamento burocrático e não efetivo no espaço. Muitos não reconhecem que, nesse jogo de intervenções, subsiste a ideia de um planejamento de faz de conta, o qual funciona como um instrumento que assume uma dimensão pública de falso compartilhamento.

Os Planos Diretores são exemplares dessa afirmativa, visto que são apresentados sob a égide de uma inalcançável totalidade. Elaborados para longos períodos, que extrapolam intervalos de gestões municipais, são ultrapassados rapidamente por intervenções que se materializam, pontualmente, por pedaços ou fragmentos dos espaços municipais com conteúdos e processos que, sequer, estavam anunciados no conjunto do plano diretor e ou planos e intervenções derivados.

A partir disto, é imprescindível começar a análise da produção do espaço a partir da análise da dinâmica da paisagem, a fim de revelar os nexos dessa totalidade aparentemente

fragmentada. Deve-se partir do pressuposto de que a paisagem aqui trabalhada se entende pela “manifestação formal do processo de produção do espaço urbano, colocando-se no nível do aparente e do imediato” (CARLOS, 2005, p. 36). Sendo assim, buscando-se compreender os elementos que compõem a paisagem, pode-se revelar o processo de produção do espaço e seus agentes, partindo dos vetores que se apresentam de maneira mais evidente.

O espaço, diante do que já foi discutido anteriormente, está imbuído de diversas representações criadas como estratégias capitalistas e reproduzidas pela sociedade, representações estas que findam por agregar valor ou não ao espaço, caracterizando-o como uma mercadoria. Essas representações se apresentam através de signos que vão além da materialização da mercadoria apenas como produto do trabalho, se estabelecendo, assim, o “fetichismo da mercadoria”. Como afirma Marx (2006):

[...] a forma mercadoria e a relação de valor entre os produtos de trabalho a qual caracteriza essa forma nada têm a ver com a natureza física desses produtos nem com as relações materiais dela decorrentes. Uma relação social definida, estabelecida entre os homens, assume uma forma fantasmagórica de uma relação entre coisas. Para encontrar um símile, temos que recorrer à região nebulosa da crença. Aí, os produtos do cérebro humano parecem dotados de vida própria, figuras autônomas que mantêm relações entre si e com os seres humanos. É o que ocorre com os produtos da mão humana, no mundo das mercadorias. Chamo isto de fetichismo, que está sempre grudado aos produtos do trabalho, quando são gerados como mercadorias. É inseparável da produção de mercadorias. (MARX, 2006, p. 94)

Diante disto, as cidades estão compostas por signos que referenciam o capital, e agregam valor à terra. Estes signos se apresentam como mediações para realização do capital, que parecem com mais intensidade quando se observa o movimento do valor que agregam à terra urbana. Eles podem ser expressos de forma direta e/ou indireta, sutil, refinada ou mais visível, e se consolidam de acordo com os diferentes níveis de alienação.

O que se pode perceber é que a elaboração e concepção desses signos que interferem na produção desigual do espaço não existem por acaso, eles são fruto de estratégias para reprodução do capital. Estes são elaborados e manipulados pelos principais agentes produtores do espaço, como o Estado e os proprietários dos meios de produção, ou seja, pelos detentores do poder, para que a sociedade em geral aceite essas concepções e pague por esse valor produzido. Desta maneira, a mídia se apresenta como um instrumento de alienação desta sociedade, distorcendo a realidade e ressaltando os “espaços de distinção”. Como afirma Maricato (2009):

É evidente que a publicidade existente e a mídia, de um modo geral, têm um papel especial na dissimulação da realidade do ambiente construído e na construção da sua representação, destacando os espaços de distinção. É evidente também que a representação ideológica é um instrumento de poder – dar aparência de “natural” e “geral” a um ponto de vista parcial, que nas cidades está associado aos expedientes de valorização imobiliária. A representação da cidade encobre a realidade científica. (MARICATO, 2009, p. 165)

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 pelo 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, “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” (LEFEBVRE, 2008, p. 28). 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, como o par de edifícios popularmente chamado como Torres Gêmeas, no bairro de São José, o Fórum Desembargador Rodolfo Aureliano, a ponte Joaquim Cardozo, a ponte Gregório Bezerra, o túnel do Pina/Rua Manoel de Brito, o edifício de escritórios JCPM, na entrada do bairro de Brasília Teimosa e, mais recentemente, o Shopping RioMar, no bairro do Pina.

Apesar de estes equipamentos terem sido construídos em diferentes momentos, e de maneira fragmentada no espaço, eles se realizam em um mesmo lapso de tempo, ou seja, intensa e mais rápida quando comparada com a construção da cidade na história, além de estarem articulados no nível das ações hegemônicas que produzem este espaço.

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 umnexo, em especial quando se observa a infraestrutura que os une e viabiliza. Entretanto, 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, visto que a antecipação aos lugares de expansão não é aleatória, e sim estratégicas por parte dos agentes hegemônicos que produzem a cidade, a partir de uma articulação entre o setor privado e o Estado. Desta forma, é preciso juntar os fragmentos para entender a lógica do capital se sociometabolizando na cidade.

Esta não compreensão do processo de produção e reprodução do espaço da cidade é imprescindível para que os agentes possam aplicar suas estratégias, buscando, assim, evitar as resistências a essas ações e os conflitos inerentes a esse movimento. Nesse sentido, Manuel Fernandes coloca a importância da compreensão da dinâmica da paisagem, afirmando que “[...] as pessoas não sabem que o espaço em que vivem tem um sentido que não aparece, porque detrás dos objetos sem história há histórias que desconhecemos” (FERNANDES, 2008, p. 64).

Cada vez mais esses “objetos sem história” estão sendo implantados na cidade do Recife, com o intuito de, através da imagem, agregar valor ao espaço, corroborando para o consumo desses espaços e desviando a atenção da população

para as ações concretas de produção e reprodução do espaço. O Recife vem colecionando signos e símbolos que não têm sido decifrados em sua essência pautada na lógica de reprodução do capital, mas sim captados por parte da população como elementos de progresso, sendo este o objetivo de quem os elabora.

A criação de alguns planos e normas também tem sido representativa na valorização de certas áreas da cidade, restringindo construções em alguns locais, mas possibilitando em outros que até então não se podia construir, inclusive alterando o limite do gabarito dos edifícios em áreas anteriormente restritas. Nesse sentido, fica evidente a relação do político e do econômico no processo de reprodução do espaço da cidade do Recife, visto que estas ações de criação de planos urbanísticos e modificações na legislação, por parte do Estado, vêm beneficiar os capitalistas em seus projetos comerciais e imobiliários, reestruturando a cidade divergindo das práticas socioespaciais cotidianas.

As recentes transformações percebidas na cidade do Recife são oriundas de estratégias pré-estabelecidas, já assinaladas nos Planos Diretores anteriores, mas não de forma explícita, apenas direcionando as ações para algumas áreas, que resultam em um processo de valorização do solo de uma determinada área, em contraponto a restrições que freiam a especulação imobiliária em outros fragmentos da cidade.

O que se 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 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 e as ações conectadas do Estado com os empreendedores da cidade.

Atualmente, esses vetores formam um perímetro, que coincide com que o Plano Diretor chamou de Zona de Ambiente Construído I (ZAC I). Entretanto, esse perímetro só é perceptível hoje, contudo, o primeiro equipamento foi 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, Pier Maurício de Nassau e Pier 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.

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 pseudofragmentação 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)

Isto fica evidente, no caso de Recife, através dos discursos recorrentes por parte da população em relação à construção desses vetores no espaço que, aparentemente, não fazem sentido para a dinâmica da cidade, não correspondendo às necessidades das práticas cotidianas deste contingente, como se pode ver a seguir:

Continuando a sucessão de obras inúteis, Roberto Magalhães construiu a Ponte Joaquim Cardoso, aquela onde no começo era possível aos moradores do Coque “bater uma pelada”, já que a média era de um carro a cada 20 minutos. Milhões de reais foram gastos naquela obra, sob a alegação de que ela um dia seria muito útil, e por isso estavam “adiantando”. Só não explicam que esse “adiantar” da obra causa enorme prejuízo aos cofres públicos,

pois outras obras mais urgentes poderiam ser feitas, ou ainda o dinheiro poderia ser aplicado. (ACERTO DE CONTAS, 2013)

Em 24 de abril de 2008, a prefeitura do Recife inaugurou um túnel ainda sem nome na Rua Manoel de Brito que evita o cruzamento com a movimentada Avenida Herculano Bandeira e liga as Avenidas Antônio de Góis e República Árabe Unida, no Pina, no Recife. Gastou na obra R\$ 24 milhões. Vistoso, pois tem cabeceiras proeminentes, o túnel não vem sendo bem aceito pela população. No dizer da maior parte da população, por enquanto, aquele túnel serve para nada. Mas, a Prefeitura tem respostas para tudo e para todos. (FISCALIZA RECIFE, 2013)

Além desses equipamentos, alguns públicos e outros privados, há três grandes projetos que fazem parte deste perímetro: a Via Mangue, um projeto municipal, que está em obra, e ligará o centro expandido do Recife a Boa Viagem, cortando os bairros por uma via expressa. De acordo com a prefeitura do Recife:

A Via Mangue é uma proposta de intervenção urbana e preservação ecológica que complementa outras ações já realizadas pela Prefeitura do Recife para melhorar a fluidez do tráfego na zona Sul. Além do ganho viário, a obra representa um projeto estratégico para o desenvolvimento econômico, social, turístico e de preservação ambiental para a cidade e o Estado. O projeto completo inclui a implantação do Parque dos Manguezais, em Boa Viagem, dando uso e visibilidade a uma área pouco explorada da cidade. A construção da via nas margens do manguezal reduzirá os danos ambientais. Além disso, serão replantados cerca de cinco hectares de mangue. Vale destacar a remoção e reassentamento de 1.100 famílias residentes em palafitas. (RECIFE, 2013)

O segundo projeto é o Novo Porto, elaborado pelo Governo do Estado em parceria com o Porto do Recife, com o intuito de requalificação dos antigos armazéns do porto do Recife, localizados no bairro do Recife, como está destacado na notícia publicada no Jornal do Commercio no dia 29 de dezembro de 2010:

Com objetivo de requalificar os armazéns e urbanizar a área portuária, o Projeto Porto Novo – Operação Urbana no Cais do Porto foi lançado nesta quarta-feira (29) pelo Governo do Estado e o Porto do Recife. A área localizada nas proximidades do Marco Zero do Recife – que vai do Armazém 9 até os Armazéns 15 e 16 (do outro lado da ponte giratória) – se transformará em um complexo turístico que pretende unir comércio, cultura, lazer, gastronomia e eventos em mais de 1 km de extensão de cais. A obra vai custar R\$50 milhões e tem previsão de ser concluída em 18 meses. [...] O projeto foi elaborado pelo Núcleo Técnico de Operação Urbana da Secretaria de Planejamento do Governo do Estado, sob a coordenação do Porto do Recife. (JORNAL DO COMMERCIO, 2010)

E o terceiro projeto é o Novo Recife, de caráter privado, formado por um consórcio entre as empresas Ara Empreendimentos, Moura Dubeux Engenharia e Queiroz Galvão, com um intuito de construir um complexo de prédios residenciais e comerciais no Cais José Estelita, no bairro de São José. De acordo com notícia divulgada no Diário de Pernambuco, em abril de 2012:

A expectativa do consórcio é iniciar as intervenções no Cais José Estelita nos próximos dois anos, com a construção de edifícios empresariais, residenciais e hotéis, ação que faz parte do Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda. A área de cerca de 10

hectares foi adquirida em leilão pela construtora Moura Dubeux.
(DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2012)

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 a ZAC – I (RECIFE, 2004) 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.

Desta forma, observa-se uma sobreposição dos vetores e projetos às diretrizes da Zona de Ambiente Construído I delimitada no Plano Diretor. 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, ou 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), em que, 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 identifica, nesse sentido, é o ordenamento do espaço, segundo as exigências do modo de produção capitalista (LEFEBVRE, 2008), ou seja, a reprodução do espaço em função da reprodução das relações de produção. Na cidade capitalista, onde a acumulação é o objetivo inerente, o planejamento urbano pode ser visto como instrumento de valorização do espaço para a venda ou consumo da cidade, e não como uma ferramenta visando à melhoria da vida da sociedade. Com isto, percebe-se a valorização do econômico em detrimento do social, em função da técnica.

Nesse âmbito, outras estratégias são associadas, com o intuito de que haja o consumo desse espaço por parte da população. No caso em questão, os empreendedores buscam transformar as relações afetivas com localidades historicamente rejeitadas em áreas atrativas para o consumo de uma parcela mais abastada da sociedade. Isto se dá tanto pela implantação de alguns vetores que transformam a dinâmica da área, como a inserção de alguns símbolos que representem status frente à alienação da população, deixando para trás os antigos signos referentes à área. Nesse sentido, Lefebvre esclarece:

Os signos de objetos dão lugar a signos de signos, uma visualização cada vez mais vigorosa, em que o limite é alcançado quando entram em cena as inevitáveis figurinhas encarregadas de “animar” o espaço. Esses imóveis significantes da mobilidade, da atividade, dizem sua morte simbólica. Eles fazem passar o procedimento – codificação e decodificação – ocultando-o. Eles

devem servir para denunciá-lo pondo fim a dois mitos: a expressão re-produção e a criação maravilhosa. (LEFEBVRE, 2008, p. 28)

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.

O que fica evidente neste recente processo de reprodução do espaço do Recife, nesse contexto, é a valorização de elementos historicamente desvalorizados, e até mesmo negados pela população recifense, como o caso do mangue e das áreas centrais. Novas necessidades são construídas, pois, como aponta Mészáros,

Não pode haver valores sem necessidades correspondentes. Mesmo um valor alienado deve basear-se numa necessidade – correspondentemente alienada. [...] Os valores estão, portanto, necessariamente ligados a seres que têm necessidades, e a natureza dessas necessidades determina o caráter dos valores. (MÉSZÁROS, 2006, p. 174)

Estas ações causam estranhamento para alguns, gerando conflitos. Deste modo, observa-se que a tentativa de subverter esta articulação é presente na cidade, representada por alguns grupos organizados, como também por indivíduos que reagem a essas estratégias, mas nem sempre são bem-sucedidos, visto que as estratégias de produção e reprodução do espaço estão baseadas na sociedade dividida em classes e nas relações de poder, como se vê a seguir:

O Novo Recife tem recebido crítica de setores da sociedade civil, inclusive por órgãos ligados ao urbanismo e ao paisagismo. Criado há um ano, o grupo Direitos Urbanos (DU) foi quem primeiro levantou o debate contra o projeto, nas redes sociais. "A gente [integrantes do DU] viu essa decisão de hoje com preocupação. Claro que preferíamos que a obra não começasse enquanto ela ainda está sendo julgada, mas ainda não é uma derrota. Estamos agora muito focados na Conferência das Cidades, que ocorre este mês, onde vamos prestar atenção nesse projeto e em outros que interfiram no planejamento urbano, na vida da cidade", disse a socióloga Ana Paula Portella, membro do DU. (GLOBO, 2013)

Contudo, em função da necessidade constante de ampliação de espaços a serem consumidos, 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. Sendo assim, entende-se como inerente ao processo de reprodução do capital a criação de signos, que propiciam representações sociais as quais agregam diferentes valores às mercadorias, materializando-se em uma produção desigual do espaço.

Nesse sentido, é importante pensar quais são as possibilidades de atenuar o processo de alienação da sociedade frente às estratégias de classes de produção e reprodução do espaço, pautada na lógica da mercadoria, visto que as estratégias dos agentes hegemônicos parecem ser indestrutíveis, pois a articulação do político e do econômico se antecipa e se

sociometaboliza frente às resistências a essas ações produtoras do espaço. Nesse sentido, Lefebvre afirma que:

É óbvio que só um grande crescimento da riqueza social, ao mesmo tempo que profundas modificações nas próprias relações sociais (no modo de produção), pode permitir a entrada, na prática, do direito à cidade e de alguns direitos do cidadão e do homem. Um tal desenvolvimento supõe uma orientação do crescimento econômico, que não mais conteria em si sua “finalidade”, nem visaria mais a acumulação (exponencial) por si mesma, mas serviria a “fins” superiores. (LEFEBVRE, 2008, p. 34)

No entanto, o que é evidente é a crescente mercantilização dos espaços da cidade, pautada em estratégias socio-metabolizantes 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.

Referências

ACERTO DE CONTAS. *Prefeitos do Recife e suas obras inúteis*. Disponível em: <http://acertodecontas.blog.br/atualidades/os-prefeitos-do-recife-e-suas-obras-inteis/>. Acesso em: 28 maio 2013.

BERNARDES, Denis. *Recife: o caranguejo e o viaduto*. Recife: Editora Universitária UFPE, 1996.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 2005.

DIARIO DE PERNAMBUCO. *Vida Urbana*. 15 abr. 2012. Disponível em: <http://www.old.diariodepernambuco.com.br/vidaurbana/nota.asp?materia=20120415181222>. Acesso em: 29 maio 2013.

FERNANDES, Manoel. *Aula de geografia*. Campina Grande: Bagagem, 2008.

FISCALIZA RECIFE. *Túnel do Pina: do nada a lugar nenhum*. Disponível em: <http://fiscalizarecife.blogspot.com.br/2008/05/tnel-do-pina-do-nada-lugar-algum.html>. Acesso em: 28 maio 2013.

GLOBO. *Parecer favorável à continuação do projeto Novo Recife*. 5 maio 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/05/trf-5-da-parecer-favoravel-continuacao-do-projeto-novo-recife.html>. Acesso em: 29 maio 2013.

JORNAL DO COMMERCIO. *Projeto quer revitalizar armazéns da área portuária do Recife*. 29 dez. 2010. Disponível em: <http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/grande-recife/noticia/2010/12/29/projeto-quer-revitalizar-armazens-da-area-portuaria-do-recife-250285.php>. Acesso em: 29 maio 2013.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LUKÁCS, Gyorgy. *Ontologia do ser social: os princípios ontológicos fundamentais de Marx*. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.

MARICATO, Ermínia. *As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias*. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org.). *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2006.

MARX, Karl. *Manuscritos econômico-filosóficos*. São Paulo: Boitempo, 2006.

MÉSZÁROS, István. *A teoria da alienação em Marx*. São Paulo: Boitempo, 2006.

MÉSZÁROS, István. *Educação para além do capital*. São Paulo: Boitempo, 2008.

RECIFE. *Revisão do Plano Diretor do Recife*. Recife, Maio de 2004.

RECIFE. *Via Mangue*. Disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/viamangue.php>. Acesso em: 28 maio 2013.

A Via Mangue no processo de produção do espaço da cidade do Recife

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, proporcionar maior mobilidade à Zona Sul da cidade. Essa tem sido considerada como a maior obra viária das últimas décadas na capital pernambucana, desenvolvida pela prefeitura do Recife em parceria com o Governo Federal.

Esse projeto tem sido vinculado a outros projetos, como o das áreas de desenvolvimento econômico da Região Metropolitana do Recife e, mais recentemente, o da Copa do Mundo de Futebol. Entretanto, a concepção inicial desse complexo viário é do final da década de 1990, do governo de Roberto Magalhães, mas não ele foi realizado. Na gestão do prefeito João Paulo, já nos anos 2000, esse projeto é modificado e passa a ser denominado de Via Mangue, contudo, no governo do prefeito João da Costa, o projeto é mais uma vez remodelado e suas obras são iniciadas em 2012.

Entretanto é preciso ir mais além e questionar, o que representa a Via Mangue no processo de produção e reprodução do espaço na cidade do Recife? Para quem é a Via

Mangue? O que esta obra viária representa dentro da mobilidade da cidade do Recife? E, até mesmo, que mobilidade se pretende para esta cidade? Além disso, quais os impactos sociais gerados a partir de uma operação urbana deste porte? É preciso, nesse sentido, buscar desvendar e compreender o processo que é mais amplo do que os discursos oficiais e as justificativas apresentadas.

Para esta análise deve-se partir do ponto de que a Via Mangue não pode ser analisada isoladamente, visto que ela faz parte de uma lógica maior, que é a produção e reprodução capitalista do espaço da cidade do Recife. 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, esperadas pela população local como uma esperança para solucionar os diversos problemas da/na cidade, que dificultam as práticas sociais cotidianas. Entretanto, esses projetos se apresentam repletos 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.

Operações urbanas e o processo de valorização dos espaços da cidade

46

O que se observa é que na cultura do planejamento brasileiro, as operações urbanas¹, 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 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 intraurbanas 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

1 “Entende-se por operação urbana o conjunto integrado de intervenções e medidas a ser coordenado pelo Poder Público, com a participação de recursos de iniciativa privada” (DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1991, Art. 54, §1º *apud* SOUZA, M. L., 2008, p. 275).

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)

Desta maneira, o planejamento urbano, divergindo das expectativas de parte mais vulnerável da população, se configura como instrumento estratégico de reprodução do capital através da valorização da terra urbana, pois possui a capacidade de tornar esta terra mais atrativa para os empreendedores agirem, produzindo imóveis mais valorizados e “ilhas” de amenidades, dando continuidade à especulação dos espaços da cidade. Na cidade capitalista, onde a acumulação é o objetivo inerente, o planejamento urbano pode ser visto como instrumento de valorização do espaço para a venda ou consumo da cidade. Com isto, percebe-se a valorização do econômico em detrimento do social.

E é, diante deste contexto político e estratégico que Estado se apresenta, como sendo o principal interlocutor entre os agentes na produção do espaço, por ser o agente regulador que irá definir as normas que regem o mercado de terras. O Estado também tem o poder estratégico de estruturação

do espaço através de instrumentos de intervenção diretos e indiretos, que influenciam no preço da terra. Este pode determinar uma área de expansão urbana ou apenas promover uma infraestrutura em função de uma área já escolhida pelos empreendedores. 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), na qual, 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.

48

Desvendando a lógica de produção dos espaços da cidade a partir da dinâmica da paisagem

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 as antecipações aos lugares de expansão não são aleatórias e, sim, estratégicas 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 a população 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.

No caso da Via Mangue, foi possível identificar alguns 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, por exemplo, houve uma modificação no que tange ao 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 ao 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* na avenida General Mac Arthur, que liga o bairro de Boa Viagem ao da Imbiribeira, anteriormente ocupada por motéis, oficinas e galpões para depósitos. 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 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. De acordo com Carlos:

A reprodução da metrópole revela o fato de que à medida que cresce, incorpora novas áreas, descaracterizando-as enquanto as transforma completamente, seja pelo processo de adensamento de áreas antigas, pela incorporação de novas ou pelas modificações na morfologia: tudo imbricado em um processo ininterrupto. (CARLOS, 2001, p. 54)

Contudo, não só da 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, cuja estrutura viária de acesso está diretamente articulada com a Via Mangue, tendo sido parte desta, inaugurada junto com o *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.

Os impactos sociais a partir de uma operação urbana: o espaço dos excluídos

Uma operação urbana gera grandes impactos na vida da população 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 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 a novos edifícios que passam a ser construídos em seu entorno. Nesse sentido, a sensação é de que esses habitacionais precisam ser vistos 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 que 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. Percebe-se, então, que as pessoas ali estabelecidas acabam cedendo à essa pressão e vendendo suas casas para o capital privado em função das ofertas tentadoras, porém, com o dinheiro da venda do seu imóvel, não conseguem comprar um novo nas proximidades e acabam se estabelecendo em áreas periféricas.

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 (1999, 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 uma estruturação do espaço em função do poder de compra, decorrente da produção desigual do espaço.

Mobilidade urbana e o direito à cidade

Nesse sentido, também é preciso pensar para quem é a Via Mangue. O que esta obra viária representa dentro da mobilidade da cidade do Recife. Ou melhor, que mobilidade se pretende para a cidade?

De acordo com a Prefeitura do Recife, a Via Mangue se apresenta como expansão do sistema viário ao longo dos bairros de Boa Viagem e Pina, integrantes da Zona Sul da cidade do Recife, proporcionando maior mobilidade ao longo desses bairros, com o intuito de descongestionar o tráfego ao

longo das Avenidas Domingos Ferreira, Conselheiro Aguiar e Boa Viagem, com um investimento de R\$ 555,8 milhões. De acordo com o projeto,

A Via Mangue será composta por faixas de rolamento para veículos, calçadas para pedestres e ciclovia. No sentido Centro/Boa Viagem, o corredor terá 4,5 km de extensão. Já no sentido contrário, serão 4,37 km. Esta obra engloba ainda a construção de dois elevados por sobre a Rua Antônio Falcão, em Boa Viagem; de oito pontes (sendo cinco para manutenção do mangue); uma alça de ligação (alargamento da Ponte Paulo Guerra), além de uma passagem semienterrada. Este novo viário não possuirá semáforos ou cruzamentos de tráfego e contempla a acessibilidade para deficientes e idosos. Com sua implantação, cria-se um cinturão para proteger o manguezal do Rio Pina, melhora-se o tráfego nos bairros de Boa Viagem e do Pina e abre-se a possibilidade de implantação de um corredor exclusivo de ônibus na Avenida Domingos Ferreira, viabilizando o Corredor Norte-Sul. (PREFEITURA DO RECIFE, 2011)

Este projeto é apresentado com solucionador dos problemas de mobilidade na zona sul do Recife, além de articulação aos polos de desenvolvimento da Região Metropolitana e, até mesmo, colocado como eixo fundamental para a Copa do Mundo de Futebol, por possibilitar um melhor fluxo partindo do setor hoteleiro em Boa Viagem à Cidade da Copa. Ele vem sendo recebido pela população como um elemento importante na mobilidade da zona sul da cidade, visto à dificuldade de locomoção que tem se configurado em Recife nos últimos anos. Contudo, o que se observa ao analisar o projeto, a partir de uma perspectiva crítica, é que a Via Mangue vem para dar continuidade à lógica de mobilidade que já

estrutura a cidade, pautada no veículo individual como o preferencial para o deslocamento.

O que se identifica é que o espaço é cada vez mais transformado em função da circulação de mercadorias, espaços caracterizados apenas para passagens e não para permanências, visto que, em função das novas técnicas, o tempo está cada vez mais veloz, os fluxos têm que ser rápidos, as pessoas não podem perder tempo. Esses espaços são configurados para que não seja o espaço do indivíduo e, sim, dos automóveis.

Neste espaço urbano atual, prevalece a individualização das ações, o automóvel aparece como primeira opção na estrutura da mobilidade urbana, em detrimento do transporte coletivo. Estes moldes locais são definidos por uma lógica de ordem distante que conduz a economia brasileira, pela hegemonia das montadoras de veículos em países periféricos, como o caso do Brasil, em que há o constante incentivo para o consumo de automóveis, até mesmo com constantes reduções de impostos e flexibilização do crédito para que haja a manutenção desta produção, pautada na reprodução do capital de empresas transnacionais.

O transporte público é deixado em segundo plano, não conseguindo atender a demanda da população que, cada vez mais, frente à divisão territorial do trabalho que se estabelece no espaço urbano, precisa se deslocar por percursos mais longos para realizar suas atividades cotidianas. Nesse sentido, a Via Mangue deveria aparecer como uma nova possibilidade para o deslocamento coletivo na cidade, entretanto, não é e nunca foi o objetivo deste projeto. Quando ainda era chamado de Linha Verde, cogitou-se a possibilidade de se cobrar pedágio para utilização da via. Para o projeto atual, essa

ação foi desconsiderada, mas coloca a de criação de corredores de ônibus apenas como uma possibilidade, e não necessariamente na via, mas em outras avenidas da zona sul, como destaca a Prefeitura do Recife no projeto da Via Mangue: “abre-se a possibilidade de implantação de um corredor exclusivo de ônibus na Avenida Domingos Ferreira, viabilizando o Corredor Norte-Sul”.

É preciso observar, também, que a mudança na estrutura da mobilidade para a cidade do Recife não pode estar pautada apenas na construção de novas vias, pois esta se estabelece de acordo com os interesses dos proprietários de companhias de ônibus, que definem os percursos a serem percorridos na cidade de acordo com os seus interesses, visando sempre o maior lucro, em detrimento das necessidades de mobilidade da população.

Desta forma, é preciso salientar que apenas a abertura de um complexo viário, como a Via Mangue, não é necessária para atender à crescente demanda de veículos que se estabelece em Recife e a necessidade da população que utiliza o transporte público. É preciso pensar em novas propostas de mobilidade, entretanto, há um conflito de interesses entre os que produzem a cidade e os que vivem a cidade, prevalecendo os interesses do capital e não o direito à cidade.

Considerações finais

As cidades estão compostas por signos que referenciam o capital e agregam valor à terra. Estes signos se apresentam como mediações para realização do capital, que comparecem com mais intensidade quando se observa o movimento

do valor que agregam à terra urbana. Eles podem ser expressos de forma direta e ou indireta, sutil, refinada ou mais visível, e se consolidam de acordo com os diferentes níveis de alienação.

Diante do exposto, observa-se que a Via Mangue se apresenta dentro de um processo maior de produção da cidade, pautado em interesses do capital, em detrimento das necessidades sociais. Esse processo pressupõe a acumulação de riqueza em mão de uma classe, produzindo o espaço da cidade de forma desigual, favorecendo uma parcela da sociedade e excluindo outra de usufruir dessas intervenções urbanas. Ou seja, as melhores localidades passam a pertencer a quem possui maior poder de compra, deixando, para os que têm menos condições, as áreas como menor valor de trabalho agregado do espaço urbano, conseqüentemente, em uma pior localização, com menos infraestrutura. Assim, o espaço passa a ser estruturado de acordo com uma sociedade diferenciada, tornando a cidade o lugar dos conflitos em torno da produção material do espaço.

Referências

CARLOS, Ana Fani A. *Espaço-tempo na metrópole*. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.

CARLOS, Ana Fani A. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 1999.

GOMES, Edvânia Tôrres 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. (Org.). *Dilemas urbanos*. São Paulo: Contexto, 2003.

LEFEBVRE, Henri. *A cidade do capital*. Rio de Janeiro: DPeA, 1999.

MARICATO, Ermínia. *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1982.

SOUZA, Marcelo Lopes. *Mudar a cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

PREFEITURA DO RECIFE, 2011. *Via Mangue*. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/projetos-e-acoess/projetos/via-mangue/>. Acesso em: 21 fev. 2013.

Arranjos multiescalares no processo de requalificação da área portuária no Recife

Introdução

Os processos e mecanismos de requalificação e revalorização das áreas centrais têm sido recorrentes em diversas metrópoles, situadas em diferentes países do mundo. Vários autores da geografia e do urbanismo têm apresentado essa dinâmica de desvalorização-revalorização das áreas centrais com a implantação de megaprojetos desenhados por arquitetos renomados e com investimentos de grandes grupos empresariais.

Entre os diversos processos de revalorização dos centros, vários estão relacionados à área portuária. É o que vem acontecendo na cidade do Recife, onde está sendo reproduzido esse modelo de revalorização das áreas centrais com equipamentos de turismo e lazer nas instalações do porto, que se encontra em atividade na exportação e importação de granéis, mas que entrou na rota dos cruzeiros turísticos.

No caso do Recife, o que se identifica é a implantação de uma operação urbana para a reestruturação da área portuária do Recife, onde se estabelecem parcerias público-privadas (PPPs) para a construção e a gestão desses empreendimentos em terras públicas, denominada de Porto Novo. No local,

galpões e armazéns originais estão sendo substituídos por terminal de passageiros, museus, centros de artesanatos, polos gastronômicos, *shoppings*, hotéis e centro de convenções.

O discurso para a requalificação nesses espaços vai ao encontro das ideologias e desejos construídos em uma sociedade burocrática do consumo dirigido. A cultura, a memória, a história, o lazer e o prazer são os álibis para a venda dos espaços das cidades. No entanto, quando se trata de uma cidade de um país periférico, é preciso atentar que maior parte da população não tem atendidas as necessidades básicas, como saneamento, habitação, saúde, alimentação e emprego. Sendo assim, os investimentos nesse âmbito em cidades com altos índices de vulnerabilidades são contraditórios e conflitantes.

Diante dessas reflexões iniciais, tem-se por objetivo analisar e compreender o processo de requalificação e revalorização da área central do Recife, com a implantação do projeto Porto Novo, onde, desde 2010, os galpões da área portuária têm sido transformados em equipamentos de turismo e lazer, como centro de artesanato, museus, bares e restaurantes, identificando os conflitos e as contradições na produção deste espaço.

O que se identifica, de antemão, é que esse modelo não é uma novidade no que tange ao empreendedorismo urbano, contudo, essas ações têm se expandido para áreas na periferia, como é o caso de Recife. Mesmo sendo uma metrópole regional, Recife não é prioridade nos investimentos globais, embora tenha se apresentado como um espaço de reprodução desses modelos ditos urbanísticos, a fim de fazer parte desse circuito global de cidades como lócus de investimento e turismo.

Recife e o Porto

O Porto do Recife surge no século XVI, período colonial, para atender às necessidades exploratórias da metrópole (Portugal), como porto da cidade de Olinda. O porto do Recife foi, durante muito, o elemento central da área urbana do Recife, não obstante, várias atividades que vieram a configurar Recife como uma área urbana surgiram a partir das articulações com a dinâmica do porto. Não só as mais variadas atividades, comerciais, industriais, de armazenamento, administrativas, como a infraestrutura urbana, de caminhos, vias e edifícios, todos com suas funções específicas dentro do processo produtivo. Bernardes relata essa origem do Recife e a importante relação de sua dinâmica espacial com as atividades do porto.

Povoação portuária, estreitamente ligada à economia rural voltada para o mercado externo, Recife recebeu a marca dessa vinculação na maneira mesma pela qual orientou sua expansão física e definiu seus eixos de comunicação com a área agrícola. Desta vinculação receberia uma parte importante do dinamismo econômico que alimentou seu próprio crescimento e muito dos limites de ordem social e política decorrentes da projeção, no espaço urbano, da estrutura agrária com sua correspondente organização espacial, concentração de renda e poder. (BERNARDES, 1996, p. 11)

As condições físico-naturais do Recife favoreceram a instalação do porto neste território, pois a proteção dos arrecifes paralelos ao istmo criava condições de um ancoradouro para as embarcações que vinham de além-mar. Além de sua configuração como ancoradouro, a localidade do Recife passou a ter destaque na rota de comércio marítimo em função da produção de açúcar na capitania de Pernambuco e de

sua proximidade da Europa. Como afirma Rezende, “Recife cresceria a partir de suas atividades mercantis, o seu porto lhe garantiria sua ligação com o vasto mundo, porta de saída da produção açucareira e de entrada de tantas outras mercadorias” (REZENDE, 2002, p. 25). Rezende ainda destaca a importante movimentação no porto já no século XVI, em que “o movimento do porto, em 1584, era de cem navios e já se produzia em 1589, na capitania, cerca de 200 mil arrobas de açúcar” (REZENDE, 2002, p. 25).

A centralidade e importância do porto do Recife foi um dos elementos que contribuíram para a escolha de Recife como sede do governo holandês, dado o advento da invasão holandesa, que se estendeu de 1630 a 1654. O período holandês, principalmente sob o governo de Maurício de Nassau (1637-1644), foi importante para a consolidação do porto e expansão urbana do Recife, com reformas urbanísticas, em que se deu a construção de pontes e palácios. Lubambo destaca que “com os holandeses foram feitos os primeiros melhoramentos no ancoradouro, além de um plano urbanístico para a cidade, incluindo a Ilha do Recife e a Ilha da Antônio Vaz. [...] Vale salientar que, data desta época, o início da tarefa de aterrar os mangues e alagados na cidade do Recife” (LUBAMBO, 1991, p. 26).

Com a retomada do domínio português, o porto continuou a prosperar em função da dinâmica comercial estabelecida entre a colônia e a metrópole, como comércio do açúcar e de escravos. O século XIX foi muito importante para a transformação urbana da área central do Recife e, especificamente, da área portuária. Em 1823, Recife torna-se cidade e capital de Pernambuco. No século XIX, com a mudança estrutural,

em função da constituição do Império e, posteriormente, República, com a abertura dos portos para as “Nações Amigas” em 1808, novas estruturas políticas e econômicas se estabelecem, influenciando na configuração dos espaços urbanos. A relação com a Inglaterra se estreita e o porto amplia suas funções e seus fluxos. Lubambo afirma que:

Em meio a esta euforia, a questão da modernização e melhoramento das instalações do porto e dos equipamentos urbanos começou a tomar parte nos debates locais, de então. É, a partir de 1815, que começam a ser elaborados projetos e planos de solução para o problema do porto. (LUBAMBO, 1991, p. 27)

Os preceitos modernos oriundos da Europa, principalmente da França e Inglaterra, influenciaram as transformações urbanas no Recife no final do século XIX, com a implementação de infraestrutura de transporte, como os trens e os bondes, e a realização de grandes reformas urbanas, abertura de ruas e demolição de edifícios antigos. Até a primeira metade do século XIX, a configuração do istmo do Recife era composta pela infraestrutura portuária, com as casas dos comissionários, os trapiches de açúcar, armazéns de algodão e oficinas (LUBAMBO, 1991).

Em 1909, tem início a grande reforma do Porto do Recife, concluída em 1918, mas com intervenções que se estenderam até 1926. Essa reforma não foi exclusiva do porto, mas do bairro do Recife como um todo, com a demolição das edificações e construção de novos edifícios, muitos no estilo eclético. As principais intervenções para a reestruturação do porto foram: abertura de avenidas de acesso ao porto, muralhas de reforço do dique, construção do cais, serviços de dragagem,

implantação de vias férreas, construção de 7 armazéns, aterro complementares, e a ampliação da área do porto de 73 ha para 90 ha (LUBAMBO, 1991). Todo esse processo, no início do século, criou novas sociabilidades no Bairro do Recife, de uma área de características de cais de porto para uma área de mercado financeiro, tal qual descreve Leite:

Após a reforma, a reapropriação do Bairro se deu principalmente através de companhias de seguros, instituições bancárias e organizações ligadas ao comércio importador e exportador. Esta “elitização” teve um desdobramento político para a imagem do Bairro e seus usos. Em razão da tendência de concentração de atividades comerciais, as funções habitacionais sempre foram vistas como residuais e ao Bairro foi associada a idéia de um quartier de negócios, imagem que permaneceu associada ao bairro até os anos 50, quando outras regiões centrais passaram a ter maior importância comercial. Entre os anos 50 e 80, o bairro mergulhou num lento e gradual processo de deterioração, típica das áreas centrais das grandes metrópoles, sendo revertida essa situação a partir da implantação do Plano de Revitalização, terceiro movimento de resignificação política e visual do Bairro do Recife. (LEITE, 2006, p. 20)

As funções e usos na área portuária do Recife foram sendo modificados ao longo do século XX, tal como a morfologia da cidade, devido às reestruturações produtivas que modificam a estrutura urbana e as relações socioeconômicas no Recife, o que inclui a importância do porto para a cidade.

A própria expansão e o adensamento da cidade do Recife promoveram a obsolescência do porto, principalmente pela dificuldade de acesso e mobilidade do transporte, dificultando a circulação de mercadorias. Com a expansão e o adensamento da cidade, ou seja, com as deseconomias de aglomeração,

o porto foi deixando de ser uma área de fácil acesso e com grande mobilidade para o escoamento e o carregamento de produtos, passando a ter suas atividades restringidas. Estes aspectos influenciaram para uma reprodução ampliada deste processo, com o deslocamento de grande parte das atividades portuárias antes desenvolvidas em Recife, para o porto de Suape, cerca de 40 quilômetros de Recife, criando uma nova dinâmica portuária e metropolitana. Diante disto, não se viabilizou a expansão do Porto do Recife e, sim, a reprodução dessa estrutura fora do núcleo urbano da Região Metropolitana.

O bairro do Recife foi perdendo, aos poucos, sua centralidade como espaço de negócios e, na década de 1980, se configurava como um espaço degradado e obsoleto, com o fechamento de muitos imóveis e a ampliação de espaços de prostituição no bairro. No entanto, na década de 1990, foi elaborado um plano de requalificação para o bairro, com ações voltadas para o turismo e lazer, com a refuncionalização das edificações antigas em bares, boates e restaurantes. Houve a tentativa de criação de simulacros de imagens do passado, sendo a história da cidade o mote da requalificação da área, bem nos moldes da *gentrification*. Pode-se dizer que essa transformação do bairro do Recife na década de 1990 foi o germe para a criação do projeto Porto Novo.

Apesar de toda as transformações na área portuária do Recife no século XX, as operações do porto do Recife não foram extintas, continuam com atividades complementares ao Porto de Suape. No site oficial do Porto do Recife afirma-se que:

O Porto do Recife opera uma grande variedade de cargas em pátios públicos. São movimentados produtos como açúcar, fertilizantes,

cevada, trigo, milho, máquina, veículos, entre outros. Os números comprovam o crescimento consistente das operações realizadas no Porto. De janeiro a julho de 2013 já foram movimentadas 1.028.988 toneladas e a expectativa é que esse número chegue a mais de 2 milhões e meio. (PORTO DO RECIFE, 2014)

De acordo com Silva (2017), a área atual do porto do Recife está subdividida em dois trechos: a norte, o espaço de Operação Portuária; e a sul, o espaço de não operacional do porto que está destinado ao Projeto Porto Novo. O espaço de Operação Portuária do porto do Recife pode ser subdividido em oito trechos: silos, pátio, armazéns, terminal marítimo de passageiros, pátio de caminhões, pátio de coque de petróleo, centro administrativo e berços de atracação; enquanto que o espaço do Porto Novo está sob concessão de uma empresa Privada desde 2012, a Porto Novo Recife S.A., a exploração e dinamização desta área foi lançada no edital 007 de 2001, sob a justificativa da perda de vocação dessa área para armazenamento e movimentação de cargas.

Tem havido uma reestruturação de suas atividades, com o intuito de transformá-lo em um porto turístico. Foram criadas condições para que Recife passasse a fazer parte da rota dos cruzeiros, com a “vantagem” dos turistas desembarcarem diretamente no centro histórico da cidade do Recife, que culminou na construção de um terminal marítimo de passageiros inaugurado em 2013.

O mais tradicional porto de Pernambuco tem o mais novo Terminal Marítimo de Passageiros do país. O terminal é um investimento de R\$ 28 milhões com recursos do Governo de Pernambuco e do PAC da Copa. O Terminal Marítimo de Pernambuco vai além do

receptivo turístico. O prédio faz parte de um projeto liderado pelo Porto do Recife que altera a paisagem do Bairro do Recife. [...] Ao longo dos três mil metros de cais acostável do Porto do Recife, o terminal de passageiro situa-se no limite entre a área operacional e a não operacional. O terminal de passageiros é o segundo equipamento do Porto do Recife, totalmente requalificado a ser devolvido à cidade, parte de um projeto maior de transformação de áreas não operacionais do porto. [...] O Terminal de Passageiros de Pernambuco contará com salas de embarque e desembarque, espaços para os órgãos reguladores e de fiscalização, balcões de check-in, pontos para as agências de viagens, lojas e restaurantes em uma área total de 23,4 mil metros quadrados, com 7,9 mil metros quadrados de área construída. O espaço terá estacionamento total de 137 vagas, para automóveis, ônibus de turismo e oito vagas para deficientes. [...] O investimento na obra soma R\$ 27 milhões, sendo 21,8 milhões de recursos federais do PAC da Copa. O projeto reformulou o antigo Armazém 7, que passou por grandes obras internas e teve sua estrutura mantida. Voltado para o cais, o armazém terá, no térreo, salas de embarque e desembarque, com um mezanino que será utilizado como uma sala vip, para embarque de autoridades. [...] Está previsto que cerca de 80 mil turistas transitem pelo novo terminal marítimo. Já estão agendadas 47 operações, a primeira está prevista para o dia 13 de outubro com o navio da Costa. (PORTO DO RECIFE, 2014)

Todas essas mudanças das funções do Porto do Recife estão inseridas em uma lógica de revalorização de áreas centrais a serviço do capital. Grandes empresas empreiteiras de capitais nacionais e estrangeiros têm se articulado com o Estado, os quais estão promovendo uma reestruturação da área portuária do Recife, tanto para fins turísticos, quanto com o intuito de revalorização de uma área central, com estratégias já

traçadas para a construção de imóveis residenciais, empresariais e comerciais. O projeto Porto Novo aparece como central nessa dinâmica de requalificação do espaço portuário voltado para o turismo sob a lógica do empreendedorismo urbano.

O Porto Novo

O projeto “Porto Novo” é um recorte de 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, que se vivencia no Recife. No entanto, o Porto do Recife define o projeto Porto Novo como uma parceria público privada para requalificação e reurbanização, que terá impacto direto no Bairro do Recife, onde estão sendo implementados equipamentos turístico-culturais, como centro de artesanato, museus, restaurantes, terminal de passageiros e escritórios, entre outros como pode-se ver a seguir:

Os projetos Porto Novo (iniciativa pública) e Porto Novo Recife (iniciativa privada) são grandes obras, nas quais o Porto do Recife, através do Governo de Pernambuco e da iniciativa privada, devolvem à cidade espaços antes dedicados à operação portuária. Um grande projeto de requalificação e reurbanização de áreas nobres que vão dialogar e enriquecer as opções de lazer, cultura, comércio, arqueologia e turismo do Bairro do Recife. Armazéns reformados e novas obras abrigam o Centro de Artesanato de Pernambuco, o Cais do Sertão Luiz Gonzaga, o Terminal Marítimo de Passageiros, com a sala Pernambuco integrada a ele, escritórios, restaurantes, bares, lojas de entretenimento e pontos

comerciais. Nos novos espaços também serão construídos um hotel, uma marina internacional, um centro de convenções, e também a reurbanização de todo o entorno desses equipamentos. (PORTO DO RECIFE, 2019)

A idealização do projeto teve início em 2006, mas o primeiro equipamento a entrar em operação foi o Centro em de Artesanato em outubro de 2012. Contudo, já é possível identificar essa área com estratégica no projeto denominado Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda, elaborado no ano de 2003 e transformado no Projeto Recife-Olinda, em 2005. Projeto Recife-Olinda foi coordenado pela Arquiteta Amélia Reynaldo, como representante do governo do estado de Pernambuco, teve consultoria da Organização Social Núcleo de Gestão do Porto Digital e da empresa pública portuguesa Parque Expo. Esse projeto sugeria uma área de abrangência dividida em 12 setores, entre eles a área do Porto do Recife. A coordenadora afirma que “É semelhante ao que foi feito em outros portos do mundo, como por exemplo os de Gênova, Barcelona, Roterdã, Hamburgo, Liverpool, Marselha e Buenos Aires” (DIREITOS URBANOS, 2016). Apesar da elaboração desses planos que abrangem várias áreas do centro do Recife e adjacências, eles não são apresentados para a sociedade como um projeto integrado, mas como ações individualizadas, sem articulação com os demais. Desta forma, o projeto Porto Novo é apresentado como um projeto isolado.

Especificamente para o projeto Porto Novo, os investimentos para a requalificação da área superam os 300 milhões de reais. Os armazéns do porto foram arrendados à empresa Porto Novo Recife S.A por 25 anos, prorrogáveis por mais 25 anos, correspondente a uma área de mais de 32 mil metros

quadrados. 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 e se trata, no caso, de uma parceria público-privada.

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)

Um discurso de inovação, revitalização e as intenções de turismo utilizando a história e a memória coletiva da cidade se apresentam como mote para essa reconstrução desses espaços através do projeto Porto Novo. 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)

Hoje, nove anos após a implantação do primeiro empreendimento na área em questão, já se identifica uma expansão dos empreendimentos, como um armazém com bares e restaurantes, outro que virou o Museu Cais do Sertão, um terceiro que é uma empresa de tecnologia, e um quarto que virou um espaço para shows e festas particulares, além de um espaço de estacionamento. Todos esses equipamentos estão no espaço do Projeto Porto Novo. Alguns equipamentos previstos no projeto original ainda não foram construídos, como as marinas e o centro de convenções. Mas para além da área do projeto há espaços, há espaços no entorno que foram implantados que estão integrados à lógica do projeto, como o Museu do Frevo e o Espaço dos Bonecos Gigantes.

72

RECIFE DESPEDAÇADO

O que há de novo?

O projeto “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. Nesse sentido, Mészéros avalia a postura do Estado na dinâmica capitalista contemporânea:

Sob as condições do aprofundamento da crise estrutural do sistema do capital, os problemas do Estado tornam-se, inevitavelmente, cada vez maiores. Pois, na forma há muito estabelecida do processo de tomada de decisão da política global, o Estado deveria

proporcionar a solução para os vários problemas que obscurecem nosso horizonte, mas não consegue fazê-lo. Pelo contrário, tentativas de medidas corretivas de Estado – desde intervenções militares perigosas para enfrentar colapsos financeiros graves em uma escala monumental, incluindo operações de resgate do capitalismo privado realizado para sempre crescente dívida pública da ordem de trilhões de dólares – parecem agravar os problemas, apesar das garantias em contrário. (MÉSZÁROS, 2015, p. 15)

Como se percebe, o projeto Porto Novo é a reprodução dos modelos internacionais de transformação de áreas portuárias em áreas turísticas, tal como, entre tantas cidades, Barcelona, Lisboa, Hamburgo e, paralelamente a Recife, o Rio de Janeiro, com o projeto do Porto Maravilha. Para a implantação desses modelos “urbanísticos”, um pacote de ações precisa ser realizado, desde a criação de firmas de consultoria que vão prestar serviço para a viabilização do projeto, como formação de consórcios entre empresas que vão assumir as concessões públicas. Os modelos são, praticamente, os mesmos em todas as cidades que assumem essa proposta, sempre se planeja a criação de espaços para escritórios, centros culturais, espaços de lazer e habitação de alto padrão, com a destruição de imóveis antigos e com a criação de simulacros históricos e culturais, uma forma de instrumentalização da memória e da cultura, como forma de obtenção de lucro na cidade como mercadoria. Como afirma Meneses, “uma forma menos sutil de privatização é a mercantilização da cidade, com o alibi de seu interesse cultural. Sendo a cidade, por excelência, o centro paroxístico do consumo, a paisagem urbana não poderia deixar de sofrer os influxos de mecanismos que tudo transformam em *commodity*” (MENESES, 2006, p. 52).

O discurso sobre cultura, história e patrimônio são centrais na implantação desses modelos nas cidades portuárias. Acaba por ser uma forma de distinção em um processo de homogeneização das paisagens, das ações da cultura mundo afora. A apropriação de elementos locais se configura como uma estratégia do *city marketing*, necessário para que essas cidades entrem na disputa pela busca de visibilidade no jogo capitalista na rede urbana em nível global. Harvey afirma que:

Pelos tipos de motivos exemplificados pela história recente de Barcelona, a indústria do conhecimento e do patrimônio, a produção cultural, a arquitetura de grife e o cultivo de juízos estéticos distintivos se tornam poderosos elementos constitutivos da política do empreendedorismo urbano, em muitos lugares (ainda que de modo mais particular na Europa). Em um mundo altamente competitivo, a luta para acumular marcos de distinção e capital simbólico coletivo continua. (HARVEY, 2005b, p. 37)

Antes de se anunciar toda essa estruturação da área portuária, 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, no bairro de São José, em uma área de comércio popular e sem construções de edifícios de alto gabarito, a maior parte ocupada por sobrados, que destoam da paisagem. Ao longo da construção dos edifícios, as obras foram embargadas algumas vezes pelo Ministério Público Federal, em função do respeito à legislação federal de proteção do patrimônio histórico.

A transferência de órgãos 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 Zona de Ambiente Construído (ZAC), que propõe a conservação do centro histórico, programas voltados à habitação no centro e estímulo a atividades de comércio e serviços, mas sem especificar em que condições.

Todas essas reestruturações fazem parte, como afirma Mézáros (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 (GRAMCSI, 2003), através de um planejamento urbano que venha beneficiar a reprodução do capital, em detrimento da reprodução social da vida cotidiana (CARLOS, 2005). Nesse sentido, Swyngedouw afirma, em entrevista à Geosul, que:

Quando você considera o espaço físico e social ao mesmo tempo, você percebe o quanto ele estrutura relações sociais desiguais. As relações sócio-políticas e sócio-físicas estão contextualizadas nesses fluxos que se estruturam. Entre políticas e político: Nós podemos demonstrar que configurações sócio-ecológicas, como a que vemos com a água ou com a urbanização por exemplo, materializam as relações desiguais de poder. Então, eu comecei a pensar na distinção entre “políticas” e “o político”. As políticas vêm associadas às instituições concretas da sociedade: às decisões, aos arranjos de governo, aos planos e projetos. Pode-se facilmente mapear as decisões tomadas nas políticas, concordemos

ou não com elas. O que não podemos prever ou controlar é o que chamamos de emergência do político. Enquanto as políticas são algo que se pode ver, você não consegue ver o político. O político é o conceito que se levanta para enfrentar a ideia de que a sociedade não existe de maneira coesa, mostrando que a mesma é altamente variável e heterogênea. A existência desse político não pode ser vista, mas se manifesta ocasionalmente como forma de interrupção de certos sistemas. Esse é o momento em que vemos um grupo de pessoas levantarem-se e dizerem: eu não aguento mais isso! Exemplos disso são o movimento de estudantes no Chile em 2011, os movimentos de ocupação, a primavera árabe. Desde 2011, temos uma proliferação desses levantes. (Entrevista com Erik Swyngedouw. MARTINES, 2018, p. 282)

Este processo de produção do urbano nos moldes de parcerias público-privadas, que é recente em metrópoles periféricas como Recife, já era realizado nos Estados Unidos na década de 1970, como relata Harvey (2005) ao analisar a cidade de Baltimore, em que foi sancionado o uso de uma área pública para um empreendimento imobiliário privado. Segundo Harvey (2005):

Nos Estados Unidos, por exemplo, maior parte da alardeada “parceria público-privada” equivale a conceder subsídios aos consumidores ricos, às empresas afluentes e às atividades de controle importantes para que elas permaneçam na cidade, à custa do consumo coletivo local da classe trabalhadora e dos pobres. (HARVEY, 2005, p. 181)

Swyngedouw expõe mais alguns exemplos desses processos de reconstrução e revalorização de espaços de cidades em diversas partes o mundo, com o intuito de desenvolvimento econômico e atração de investidores:

Do final dos anos 1980 em diante, após os sucessos iniciais dos projetos de redesenvolvimento urbano de grande escala em Boston, Baltimore e Barcelona, estratégias de desenvolvimento urbano, visando o reposicionamento de cidades no mapa das metrópoles globalmente competitivas, confiaram fortemente no planejamento e implementação de projetos de desenvolvimento urbano em grande escala para conduzir a regeneração econômica. Estes projetos emblemáticos se encontram presentes por toda a paisagem urbana e regional e são a expressão material de uma lógica de desenvolvimento que os vê como importantes alavancas para gerar crescimento futuro e atrair capital de investimento e consumidores. [...] Tais projetos tornaram-se particularmente parte integrante de políticas neo-liberais para substituir abordagens mais tradicionais baseadas na redistribuição. (SWYNGEDOUW, 2012, p. 53)

O que se identifica é que essas intervenções “revitalizadas” não se realizam com o objetivo de melhorar as condições de vida na cidade, mas, sim, de agregar valor às áreas consideradas obsoletas, abandonadas, sem vida, tal como está descrito no Projeto Porto Novo: “A criação desse polo turístico irá 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).

Vale destacar que esta operação urbana está ocorrendo em dois bairros entre os mais pobres do Recife, no Bairro do Recife e o Bairro de São José. O Bairro do Recife tem uma área de 270 hectares, com uma população de apenas 602 habitantes e 198 domicílios, com o valor do rendimento nominal

médio mensal dos domicílios é de R\$ 567,00 (RECIFE, 2019). Essa população de baixa renda se encontra na comunidade do Pilar, única área habitacional do bairro, com a exceção de um morador de classe média que mora em uma casa na área tombada do bairro. Nessas áreas de ocupação popular, já se percebe movimentos de um processo de “ordenamento” das habitações como parte da lógica do projeto de requalificação desta área “turística”, pois tem havido a retirada dessa população de suas casas, transferindo-as para conjuntos habitacionais que foram criados pela prefeitura nos espaços mais externos da comunidade que integra, com a área que está sendo requalificada, o que parece ser uma “maquiagem” para que os problemas sociais não fiquem evidentes, ou seja, é a reestruturação da infraestrutura da comunidade para “inglês ver”.

O Bairro de São José, com uma área de 326 hectares, uma população residente de 8688 habitantes, com o valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios de R\$ 1402,11 (RECIFE, 2019), é um reduto de comércio popular tradicional da cidade, sendo o segundo bairro mais antigo do Recife. No bairro de São José, também se percebe a tentativa de “ordenamento” do comércio popular, o que já indica uma intervenção da prefeitura para modificar esse comércio para colocá-lo nos moldes desse modelo urbanístico que se instala, como foco no “*marketing* urbano”. No projeto Porto Novo, está reservada para este bairro a criação de uma marina e a construção de um centro de convenções. Para o mercado de São José, tradicional no bairro, construído no final do século XIX, hoje um grande centro de venda de peixes, carnes, verduras e artesanatos, já existem projetos de requalificação e redistribuição da concessão dos boxes a novos comerciantes.

Não são apresentadas propostas para diminuição dos problemas sociais existentes nestes bairros centrais, mas apenas empreendimentos privados destinados à reprodução e acumulação do capital. Como afirma Meneses, “o *marketing* da cidade se erige, então, em instrumento de planejamento. O primarismo dos argumentos e a competência dos métodos e técnicas propostos justificam alto nível de apreensão quanto ao custo social de um planejamento desse teor” (MENESES, 2006, p. 52).

Deste modo, a reconstrução de uma área central da cidade, “decadente e obsoleta”, com 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 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”.

O que se percebe é que 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. A globalização e as cidades são mutuamente constituídas pela economia política global, engajada com agentes transnacionais e locais.

E é isto de fato o que acontece em Recife, onde os agentes privados definem e estabelecem as reestruturações urbanas,

revalorizando áreas de acordos 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.

Considerações finais

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.

No entanto, frente a esses modelos impostos, há de se questionar, para quem é, primordialmente, a cidade, para o visitante ou para os seus cidadãos? Como se investir tanto em áreas nas quais 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.

Um dos propósitos que imprime o esforço de reflexão neste artigo é dar visibilidade acerca da forma como os processos econômicos, políticos e culturais inter-relacionados formam e transformam os ambientes urbanos das metrópoles, tendo como foco o Recife, numa relação multiescalar.

Desta forma, ao analisar este processo de reconstrução e revalorização do centro em Recife, entende-se uma teia de articulações entre os empreendedores privados e o Estado, em que as intenções não são expostas, previamente, às claras para a população em geral. Os representantes do Estado e os detentores do capital “planejam” a cidade sem mostrar os planos. É preciso enxergar o invisível e o não dito para compreender as articulações das ações que moldam a cidade aos moldes dos interesses particulares que giram em torno da reprodução do capital. Em meio à tensão, emergem insurgências de grupos sociais que pressionam por uma agenda intelectual que venha a se materializar em torno do desenvolvimento de práticas urbanas socialmente justas.

As condições materiais que compõem os ambientes urbanos não são independentes dos processos sociais, políticos e econômicos, ou da construção cultural do que constitui o “urbano” em suas transformações do “natural”. Nesse sentido, e para fortalecer insurgências de movimentos que perseverem na realização de cidades cuja gestão e planejamento se deem em bases democráticas, busca-se nesta escrita, desenhar elementos que possibilitem uma abordagem integrada e relacional das ações postas para e na cidade, desvendando os processos interligados nas relações de poder desiguais, através das quais essa transformação sociometabólica ocorre.

Referências

- BERNARDES, Denis. *Recife: O caranguejo e o viaduto*. Recife: Ed. UFPE, 2002.
- CARLOS, Ana.Fani A. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 2005
- DIREITOS URBANOS. *Apresentação do projeto Urbanístico Recife-Olinda*. 16 mar. 2012. Disponível em: <https://direitosurbanos.wordpress.com/2012/04/16/apresentacao-do-projeto-urbanistico-recife-olinda/>. Acesso em: 10 abr. 2019.
- GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. A arte como renda: globalização e transformação da cultura em commodities. *Revista Designio*, n. 4, set. 2005, p. 27-40, 2005b.
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.
- LEITE, Rogério. Patrimônio e enobrecimento no Bairro do Recife. *Revista CPC*, v. 1, n. 2, p. 17-30, maio/out. 2006.
- LUBAMBO, Cátia. *O bairro do Recife: entre o Corpo Santo e o Marco Zero*. Recife: CEPE, 1991.
- MARTINEZ, Cesar. Augusto. F. Entrevista com Erik Swyngedouw. *Geosul*, Florianópolis, v. 33, n. 67, p. 277-287, maio 2018.
- MENESES, Ulpiano. A cidade como bem cultural. In: MORI, V.; SOUZA, M. *et al.* (Org.). *Patrimônio: atualizando o debate*. São Paulo: 9ª SR/IPHAN, 2006. p. 33-76.

MÉSZÁROS, István. *Para além do capital: rumo a uma teoria da transição*. São Paulo: Boitempo, 2002.

MÉSZÁROS, István. *A montanha que devemos conquistar*. São Paulo: Boitempo, 2015.

PORTO DO RECIFE. *Conheça os Projetos*. Disponível em: http://www.portodorecife.pe.gov.br/conheca_portonovo.php. Acesso em: 20 maio 2019.

PORTO DO RECIFE. *Terminal marítimo de passageiros*, 15 ago. 2014. Disponível em: <http://www.portodorecife.pe.gov.br/releas-es-int.php?id=terminal-maritimo-de-passageiros-1>. Acesso em: 20 maio 2019.

PORTO NOVO. *Porto Novo*. Disponível em: <http://portonovorecife.com.br/responsabilidade>. Acesso em: 28 abr. 2015.

RECIFE. *Perfil dos bairros*. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/servico/bairro-do-recife?op=NzQoMQ>. Acesso em: 23 abr. 2019.

RECIFE. *Revisão do Plano Diretor do Recife*. Recife: Prefeitura do Recife, 2004.

REZENDE, A. P. *O Recife: histórias de uma cidade*. Recife: Fundação de Cultura do Recife, 2002.

SILVA, João. G. *Do ancoradouro ao porto: uma análise do espaço portuário do porto do Recife*. 2018. Monografia (Bacharelado em Geografia). Departamento de Geografia. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2018.

SWYNGEDOUW, E. A cidade pós-política. *e-metropolis*, Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, n. 8, ano 3, mar. 2012.

Resistências ao planejamento estratégico na Região Metropolitana do Recife: é possível resistir às estratégias do capital?

Introdução

A Região Metropolitana do Recife (RMR) tem passado, nos últimos 15 anos, por intervenções urbanas pautadas no discurso do planejamento estratégico. Com o intuito de expansão da metrópole, e com discurso de desenvolvimento regional, o estado de Pernambuco, associado às prefeituras e ao Governo Federal, incentivou a criação de um polo industrial de bebidas ao norte da RMR, a ampliação do complexo de Suape, ao sul, e a instalação da Arena de Pernambuco, no Oeste Metropolitano.

Essa dinâmica espacial tem modificado intensamente as relações sociais cotidianas das comunidades residentes nesses espaços da metrópole. Desse modo, esta pesquisa tem por objetivo analisar as estratégias para a implantação desses projetos estratégicos e as formas de resistência que surgem frente a essas ações de grande impacto na vida das pessoas que já habitam as localidades. Nesse processo de reprodução do espaço urbano pautado no planejamento estratégico, o que se percebe é um conflito entre a produção capitalista do espaço, por parte dos agentes hegemônicos em parceria com o Estado, e a reprodução social da vida, por parte dos

cidadinos que usam a cidade, desde o habitar às suas atividades cotidianas.

Para realização desta pesquisa foi necessário analisar os documentos referentes ao planejamento metropolitano e os projetos estratégicos em si, realizar visita a campo para observação e aplicação de entrevistas, além de pesquisa teórico-conceitual que estrutura toda essa pesquisa, que tem como método científico o materialismo histórico-dialético.

Os projetos analisados neste artigo, apesar de estarem dispersos e o espaço fragmentado, articulam-se em suas intencionalidades de expansão da metrópole a partir da implantação de empreendimentos-âncora com a proposta de desenvolvimento local e metropolitano. O planejamento urbano metropolitano de âmbito público cria condições favoráveis para a instalação de empresas, fornecendo a infraestrutura necessária para isso. Porém, os impactos sociais e ambientais são diversos, mesmo quando falseados por discursos de prosperidade apresentados nos planos e propagandas. São essas contradições a serem analisadas a seguir.

Região Metropolitana do Recife: a metrópole estratégica

A Região Metropolitana do Recife, institucionalizada pela Lei complementar de número 14, de 8 de junho de 1973, na forma do artigo 164 da Constituição, é composta, hoje, por 14 municípios (Recife, Jaboatão dos Guararapes, Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Moreno, São Lourenço da Mata, Camaragibe, Olinda, Paulista, Abreu e Lima, Igarassu, Itapissuma, Itamaracá e Araçoiaba), com a estimativa populacional de 3.940.456 habitantes (IBGE, 2016), em uma área de

3.995,9 km². Com a população de 1.625.583 habitantes (IBGE, 2016), Recife concentra cerca de 41% da população da Região Metropolitana em seu território Municipal, que possui uma área de, 218,435 km², o que revela um alto adensamento nesta área, mais de 7 mil habitantes por quilômetro quadrado, o que tem contribuído para projetos de expansão da metrópole para além do centro metropolitano.

Com a instituição das Regiões Metropolitanas em 1973, foi elaborado o II Plano de Desenvolvimento para o território nacional, iniciado em 1975, tendo, como proposta, a distribuição da população urbana de forma desconcentrada das metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro, o que impulsionou o desenvolvimento metropolitano “em sintonia com as estratégias nacionais de desenvolvimento (políticas de industrialização, transportes, habitação, saneamento e meio ambiente” (SANTANA, 2005, p. 34).

Segundo Santana (2005), o plano de desenvolvimento integrado (PDI) da RMR foi o primeiro estabelecido para a região, aprovado e editado pelo conselho deliberativo em 1976. No PDI, foram definidas 5 estratégias: Fortalecimento da Base Econômica; Integração Social; Ocupação Racional do Espaço Metropolitano; Adequação da Oferta de Serviços Urbanos; Consolidação do modelo de gestão político institucional. Dentro dessas estratégias, estavam inseridos grandes projetos que objetivam a ampliação e consolidação da RMR, como implantação do Complexo Portuário Industrial de Suape, criação de distritos industriais como o do Curado em Recife, implantação do II Polo Metropolitano TIP – Centro Urbano do Curado e Ampliação do Sistema de abastecimento de água com os Reservatórios Botafogo e Pirapama (SANTANA, 2005).

Contudo, a proposta de expansão urbana da metrópole recifense não se realizou nos moldes esperados, já que o Complexo Industrial e Portuário de Suape, na área sul da RMR, passou mais de 30 anos apenas como área portuária, sem implantação do setor industrial no complexo, e o II Polo Metropolitano TIP-Curado, no oeste metropolitano, onde havia o projeto de criação de um centro administrativo metropolitano, serviços de habitação, criação do Terminal de Passageiros com a ligação com o metrô para o centro do Recife, não tem o sucesso esperado, pois, praticamente, apenas foram criados o TIP com ligação com o transporte metroviário, e o conjunto habitacional Curado IV, sem o estabelecimento da dinâmica metropolitana planejada esta área.

Na década de 1990, houve um declínio nos investimentos voltados para o “desenvolvimento” metropolitano em função de crises econômicas e políticas nacionais. Com a retomada dos investimentos para a região metropolitana nos anos 2000, a estrutura de gestão RMR não se apresenta mais pautado nas bases dos polos de desenvolvimento, mas sim na perspectiva do planejamento estratégico. No documento “Metrópole Estratégica”, elaborado em 2002 pela Fundação de Desenvolvimento Municipal de Pernambuco (Fidem), que guia as diretrizes para a expansão da metrópole recifense, afirma-se que:

Os vetores de desenvolvimento se implementam por meio de um conjunto de projetos estratégicos que articulam e operacionalizam a ação pública e privada em segmentos e áreas temáticas comuns, com a distribuição no território de acordo com as potencialidades e problemas específicos que devem estimular ou enfrentar. (BUARQUE, 2005, p. 105)

O documento “Metrópole Estratégica” reafirma a importância dos projetos estratégicos para a construção da metrópole futura desejada, onde se fala em, até mesmo, uma reinvenção da metrópole. A ideia de projetos temáticos e estruturantes como estratégias é central nesse discurso:

Desta forma, a estratégia de desenvolvimento metropolitano se implementa em um conjunto de projetos temáticos. Por conta disso, a estratégia complementa e combina a abordagem temática com uma orientação territorial, entendendo que os vetores de desenvolvimento e seus projetos estratégicos se implementem no espaço, distribuídos nos territórios priorizados de acordo com suas características e necessidades, como uma âncora de articulações de múltiplas ações. (BUARQUE, 2005, p. 106)

Esses projetos estratégicos se baseiam em estruturas produtivas diversificadas, como: turismo e cultura, desenvolvimento tecnológico, centros industriais, polos médicos, serviços educacionais de ponta, agronegócio, todos com o discurso de emprego e geração de renda. Para implementação dessas estratégias de “desenvolvimento” Metropolitano, a região metropolitana do Recife foi subdividida em 3 zonas estratégicas: Sul Metropolitano, Oeste Metropolitano e Norte Metropolitano, com projetos estratégicos distintos, porém articulados.

O Oeste metropolitano

A proposta de expansão da metrópole para o Oeste Metropolitano desenvolvida pelo Condepe/Fidem teve como foco a intenção de criação do Arco Metropolitano e da Cidade da

Copa, devido o advento da Copa do Mundo de 2014. O Arco Metropolitano faria a articulação viária entre as 3 áreas estratégicas da RMR, possibilitando um melhor escoamento das mercadorias. Enquanto que a Cidade da Copa era apresentada como uma proposta de urbanização no modelo *Smart City*, ou seja “inteligente e sustentável”, e teria como vetor da urbanização a Arena Pernambuco, criada para realização dos jogos do Campeonato Mundial de Futebol. Também estava previsto a urbanização do rio Capibaribe nesta área, pelo Prometrópole II.

[...] uma via estruturadora, denominada Arco Metropolitano; a cidade da Copa, que tem como destaque a arena esportiva, possibilitando a participação de Pernambuco como uma das sedes da Copa do Mundo de 2014, e Prometrópole II, programa de urbanização, previsto para acontecer no trecho da Bacia do Rio Capibaribe, em São Lourenço da Mata e Camaragibe. (MARINHO, 2011, p. 7)

Dentre as propostas para o Oeste Metropolitano, a que até o momento está concluída é a Arena Pernambuco e parte da infraestrutura viária para dar acesso a esta área (duplicação da BR-408, o terminal integrado de passageiros e a estação de metrô Cosme e Damião, e os acessos rodoviário à Arena). A proposta do Arco Metropolitano ainda está sendo discutida, mas já tem causado bastante polêmica por conta dos impactos ambientais previstos, e as ações de urbanização do rio Capibaribe não foram realizadas.

Esta proposta de expansão da metrópole é pautada no discurso do desenvolvimento regional sustentável e socialmente justo, como está descrito no plano de atuação na área elaborado pelo Condepe/Fidem:

A identificação do Oeste Metropolitano como área prioritária para estudo pela Agência Condepe/Fidem atende uma preocupação do Governo do Estado em trabalhar por um desenvolvimento socialmente justo, economicamente correto e especialmente equilibrado, tendo como foco a preservação do ambiente natural, característico da região. (MARINHO, 2011, p. 7)

As contradições entre o discurso de sustentabilidade socioambiental e as ações executadas na área são evidentes. As proposições de sustentabilidade que constam no plano não condizem com as ações realizadas para construção deste complexo viário e esportivo. As ações de sustentabilidade se restringem à edificação da Arena que possui uma usina solar usada no empreendimento, e o uso de algumas tecnologias sustentáveis em alguns equipamentos do prédio.

A construção da infraestrutura viária para o acesso à Arena foi responsável por um grande impacto na vida das pessoas que ali habitavam e foram expulsas da área para a construção das vias. A população mais impactada foram os moradores do Loteamento São Francisco, localizado a cerca de 2 quilômetros da Arena Pernambuco, no município de Camaragibe, que já viviam em condições de vulnerabilidade social, e foram expulsas de suas casas do dia para a noite, sem assistência adequada do Estado. A perversidade foi tanta que há relato de pessoas que morreram de parada cardíaca por perderem todas as suas posses de uma vida na velocidade da construção de uma avenida.

A construção da Arena contribuiu para aprofundar a desigualdade social de sua área de entorno. Enquanto do lado oeste da BR-408 foram construídos condomínios residenciais

à espera do possível desenvolvimento da Cidade da Copa, e continuam esperando ainda hoje, do lado leste da rodovia, e ao lado do estádio, a comunidade Santa Mónica continuou à margem do processo, mas agora com uma cerca que impede o acesso ao outro lado do rio. A expectativa de melhores condições de vida e da implementação de infraestrutura básica não aconteceu para essas pessoas, e continuam em situação de vulnerabilidade social e ambiental, mesmo com o discurso de sustentabilidade e justiça social ser central no plano para o Oeste Metropolitano.

O Sul metropolitano

A parte sul da Região Metropolitana do Recife tem como projeto estratégico, elaborado pelo Condepe/Fidem, o Território Estratégico de Suape. Esse projeto retoma a proposta criada na década de 1970 e busca ampliar o Complexo Industrial Portuário de Suape, expandindo a área de abrangência para outros municípios, além a RMR. Seguindo os preceitos utilizados na proposta do Oeste Metropolitano, o Estado utiliza do discurso de integração entre desenvolvimento e sustentabilidade.

Plano Território Estratégico de Suape – Diretrizes para uma Ocupação Sustentável é um estudo propositivo que tem como objetivo principal construir de forma participativa e integrada um referencial de ação, que oriente as iniciativas dos diferentes atores na construção desse Território, no entorno do Complexo Portuário de Suape, de forma a alcançar o seu desenvolvimento sustentável. Nesse sentido, consolida a região como um Pólo dinâmico do Estado, face aos investimentos recentes, no sentido de atender as demandas de expansão e de ordenamento do território de área de

influência, compatibilizando ações e minimizando os impactos. (CONDEPE, 2008)

Empresas de grande porte foram construídas no Complexo nos últimos 15 anos, como a Refinaria Abreu e Lima, o Estaleiro Atlântico Sul e a Indústria Petroquímica de Suape. Para a expansão do complexo, o estado de Pernambuco, junto com o Governo Federal, investiu bastante em infraestrutura para “atrair” empresas interessadas em se instalar na área, como pode-se perceber no relato do Condepe:

O Complexo Industrial Portuário de Suape – CIPS é considerado o mais completo pólo para a localização de negócios industriais e portuários da Região Nordeste. Este pólo agrega uma multimodalidade de transportes, através de rodovias e ferrovias internas, aliadas a um porto de águas profundas com redes de abastecimento de água, energia elétrica, telecomunicações e gás natural instaladas em todo o complexo. Conta com um Porto Externo, Porto Interno, Terminais de Granéis Líquidos, Cais de Múltiplos Usos, além de um Terminal de Contêineres. (CONDEPE, 2008)

A efetivação territorial desse complexo nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca implicou diretamente a desapropriação de 22 engenhos, compreendendo inicialmente mais de 13 mil hectares e quatro ilhas. Essa lógica global de reprodução do capital tem repercussão direta na escala micro, gerando (des)articulações. No âmbito local, a inserção e instalação de multinacionais e ou transnacionais interfere diretamente na vida dos habitantes dos municípios e áreas adjacentes a esses empreendimentos, deste modo, as ações, materializações e as contradições entre as relações global-local precisam ser analisadas. Como afirma Manuel Correia de

Andrade (2006), “A globalização, em áreas subdesenvolvidas, tende a desestabilizar estruturas existentes”.

Contudo, a contradição se instala quando se percebe todo um direcionamento do Estado para a instalação e permanência das empresas, sem que haja a intenção de redução das desigualdades através de investimentos deste porte, contraditoriamente ampliando os problemas sociais. Nesse sentido, José de Souza Martins (2008, p. 30) afirma que “o sistema econômico não se sente obrigado a pagar pelos problemas sociais que cria”, e é sob essa premissa que o espaço tem sido produzido diante da dinâmica atual produtiva do Complexo Industrial Portuário de Suape e em seu “Território Estratégico”.

Um das áreas mais impactadas com a ampliação do Complexo de Suape, principalmente com a construção do Estaleiro Atlântico Sul, é a Ilha de Tatuoca. Essa ilha está localizada cerca de 500 metros a leste do Estaleiro, e lá habitavam 50 famílias, que residiam na área há cerca de 200 anos. As famílias foram retiradas da Ilha para a construção do Polo Naval. Contudo, esse processo não foi amistoso. Os moradores da ilha tentaram resistir a “oferta” de moradia para eles em outra área, porém, os representantes do Complexo utilizaram diferentes estratégias para “convencer” os moradores que o Loteamento Nova Tatuoca seria a solução de todos os problemas. Contudo, há relatos de ameaças de que as casas seriam derrubadas mesmo se os moradores não assinassem o contrato, e que o melhor para eles seria morar nessa nova área ofertada pelo Complexo.

O Complexo Portuário Industrial de Suape, em março de 2013 anuncia em seu site a construção do loteamento Nova Tatuoca, destacando suas ações como sendo benfeitorias a

essa população, em que esses seriam “contemplados” com novas casas, no entanto:

As famílias contempladas serão transferidas da Ilha de Tatuoca, área pertencente ao Complexo de Suape e onde será implantado o polo naval. Para a definição do projeto, foram realizadas diversas reuniões com a comunidade, que organizou uma comissão com o intuito de acompanhar o processo. Desde o início, Suape segue prestando assistência necessária às famílias no pré e pós-assentamento. Com o intuito de consolidar cada vez mais a participação da população local na condução dos trabalhos e na tomada de decisões importantes, o habitacional Nova Tatuoca foi inserido como um dos projetos prioritários no Fórum Suape Sustentável. O projeto atua em diversas áreas estratégicas visando o equilíbrio entre o desenvolvimento ambiental, urbano e social. Além disso, conta com o suporte do consórcio Diagonal/Ceplan, consultoria especializada em gestão social, que acompanha o andamento das ações junto às comunidades. (SUAPE, 2013)

Mesmo resistentes à pressão dos agentes hegemônicos, os moradores não conseguiram permanecer na área. Contudo, continuam resistindo ao processo de espoliação, em grupos organizados que tentam reivindicar os direitos inferidos. Um dos grupos organizados para denunciar casos de violações de direitos humanos e ambientais praticados envolvendo o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) é o Fórum Suape, que também atua com assessoria jurídica para as pessoas impactadas pelo CIPS, sendo formado pela sociedade civil para discutir os impactos socioambientais ocasionado pelo Complexo de Suape. Os representantes do Fórum, com a associação de moradores, estão articulados, participando de audiências públicas e organizando

manifestações, a fim de demonstrar a insatisfação com as ações regidas pelo CIPS.

Deste modo, verifica-se, em Suape, um movimento de resistência às ações realizadas para a expansão do CIPS, porém, as relações de forças não são paritárias, visto que o Estado age em favor dos interesses de reprodução do capital, não levando em conta as relações sociais e culturais historicamente estabelecidas pelos moradores de Tatuoca e, além de tudo, se utiliza de um discurso socioambiental e paternalista, a fim de transmitir uma percepção distorcida para a sociedade em geral, como estratégia de fragilizar os argumentos de resistências. Sobre isso, Kowarick (2009) afirma que enquanto o Estado favorece por intermédio de seus investimentos a acumulação do capital, por outro lado, este precisa aparecer como “agente ecumênico”, que zela pelos interesses de todos.

95

O Norte metropolitano

De acordo com o plano Estratégico “Norte Metropolitano e Goiana”, elaborado pelo Condepe, a região compreendida por 7 municípios metropolitanos constitui a matéria da Agenda de Desenvolvimento Integrado e Sustentável, com o objetivo de articular e integrar ações estruturadoras e transformadoras de interesse regional, através de um conjunto de proposições e diretrizes estratégicas: Funcionalidade Urbana (infraestrutura viária, mobilidade e saneamento ambiental), Turismo e Cultura, e Desenvolvimento Socioeconômico. O discurso de sustentabilidade é persistente, porém, não se adequa à realidade proposta para a região. O destaque vai para o município de Itapissuma, pois, entre 2011 e 2013, duas

grandes indústrias de bebidas, Ambev e Grupo Petrópolis, foram instaladas no município, sendo o Aquífero Beberibe elemento de destaque para a escolha da localização do polo de bebidas, devido à qualidade da água.

Segundo o secretário do município, em entrevista realizada em outubro de 2016, houve a criação de algumas unidades do sistema “S” para auxiliar na capacitação de trabalhadores do município para trabalhar nas fábricas. No entanto, essas ações pontuais não são suficientes para se promover o desenvolvimento local e a redução das desigualdades socioeconômicas. Quando um polo industrial é criado e suas empresas instaladas, a dinâmica territorial vigente sofre uma desestrutura em função da imposição de um novo território, o território das empresas e isto ficou muito evidente em Itapissuma. Uma das “obrigações” dessas indústrias em sua instalação era a contratação da 10% do efetivo de trabalhadores por habitantes de Itapissuma, o que, de início, já causou um impacto, como deslocamento de grande parte de pescadores artesanais para serem operários de fábrica de bebidas. Esse alto índice de empregabilidade foi seguido por um grande número de dispensas, segundo o secretário do município, em função da dificuldade de adaptação dos trabalhadores, antes pescadores autônomos à dinâmica empresarial de trabalhadores assalariados, ou mesmo por terem uma renda maior na pesca do que no salário pago pelas empresas. Apesar do grande investimento do Estado em infraestrutura para implantação das empresas, não houve investimentos na cidade que demonstre melhora na qualidade de vida dos habitantes do município, mas, sim, possibilitou a ampliação da desigualdade social, com a expansão da especulação fundiária e imobiliária.

Diferente das outras zonas metropolitanas, as implantações dessas indústrias não aparentam uma intervenção direta do Estado para a região, visto que a implantação das fábricas se realiza, aparentemente, dispensas e autônomas, em que o Estado entraria apenas com a isenção fiscal, e não como uma política de desenvolvimento. Deste modo, desarticulado, a implantação das indústrias chega como uma falsa esperança de desenvolvimento social para a população desta região, especialmente desse município, mesmo que não haja uma relação com as atividades tradicionais da localidade, o que minimiza as resistências da população.

O que de fato aconteceu foi uma resistência involuntária dos trabalhadores aos moldes de trabalho nas fábricas, não se adaptando ou aceitando o regime de trabalho estabelecido pelas indústrias, o que fez muitos voltarem ao ofício de pescador.

A partir de entrevistas realizadas com moradores de Itapissuma, em outubro de 2016, o que ficou evidente foi o impacto ambiental causado pelas indústrias, que interfere nas atividades básicas e cotidianas da população do município. Segundo relatos, em 2016, o município de Itapissuma passou a fazer racionamento de abastecimento de água, problema nunca vivenciado pela população, provavelmente, realizado pelo uso excessivo de água pelas indústrias de bebidas, o que contradiz a proposta de sustentabilidade ambiental e desenvolvimento descrito no plano estratégico para essa região.

Considerações finais

Diante da análise, identificou-se que os 3 planos de desenvolvimento estratégico da RMR apresentados se utilizam do

discurso da sustentabilidade social e ambiental para realização de projetos de alto impacto socioambiental. Porém, as formas de resistência a essas ações são distintas, variando de acordo com a amplitude do projeto, com as estratégias utilizadas para a execução das ações e com a configuração histórico-espacial das localidades. Esses arranjos revelam movimentos de resistências aos processo de espoliação, como no caso de Suape, como também aqueles que não conseguiram resistir de fato, devido à tenacidade das ações de despossessão com todo respaldo estatal e jurídico, tal como os moradores do Loteamento São Francisco, e se encontram em condição de resilientes ao processo e que buscaram as novas condições para sobreviver, não muito diferente do caso de Itapissuma, apesar da estratégia de dominação territorial se estabelecer baseadas em uma estratégia pautada na pseudodesarticulação do setor privado e o planejamento estratégico.

Referências

ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem no Nordeste*. São Paulo: Cortez, 2006.

BUARQUE, Sérgio (Org.). Reinventando a metrópole. In: REYNALDO, A. (Org.) *Metrópole estratégica: Região Metropolitana do Recife*. Recife: Condepe-Fidem, 2005.

CONDEPE. *Território estratégico de Suape: diretrizes para uma ocupação sustentável*, 2008. Disponível em: www2.condepefidem.pe.gov.br/web/condepe-fidem/apresentacao16. Acesso em: 20 jan. 2015.

IBGE. *Estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros*. 2016. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 20 jan. 2015.

KOWARICK, Lúcio. *Escritos Urbanos*. São Paulo: Editora 34, 2009.

MARTINS, José de Souza. *A sociedade vista do abismo*. Petrópolis: Vozes, 2008.

SANTANA, Geraldo. Três décadas de metrópole. In: REYNALDO, A. (Org.) *Metrópole estratégica: Região Metropolitana do Recife*. Recife: Condepe-Fidem, 2005.

SUAPE. *Suape inicia a construção do loteamento Nova Tatuoca*. 24 mar. 2013. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/pt/noticias/409-suape-inicia-a-construcao-do-loteamento-nova-tatuoca>. Acesso em: 20 jan. 2015.

Cidade da Copa na Região Metropolitana do Recife: entre o concebido, o percebido e o não vivido

Introdução

O pensamento único traz consigo uma carga ideológica imperativa, assimilada pelos administradores e técnicos das cidades e metrópoles que buscam materializar, no âmbito local, soluções e modelos de alhures. Nisso, ocorre a perda das dimensões da realidade em sua especificidade e complexidade, sob a égide de uma sucessão de discursos pautados sob um único prisma, uma única dimensão e um único pensamento. Esse empenho na absolutização dessas “novidades”, referentes a ideias que buscam se sustentar a si mesmas, remete ao pensamento único, expressão cunhada, pioneiramente em 1819, por Arthur Schopenhauer. Na sequência, e com entendimento similar, esse conteúdo foi trabalhado pela Escola de Frankfurt, em 1964, através de Herbert Marcuse, na crítica à ideologia da sociedade tecnológica avançada, evocada no que ele chamou de “pensamento unidimensional” (GOMES, 2015).

Os chamados megaprojetos têm sido elementos-chave para a implantação desses modelos de planos urbanísticos contemporâneos pensados nas bases do pensamento único, que defende e divulga fórmulas e interpretações sobre as cidades e o

urbano, como receitas para implantar a tentativa hegemônica econômica de definir, como única via possível, os caminhos da globalização. Situadas no âmago do conjunto de interesses de uma complexidade de forças econômicas, particularmente do capital internacional – à luz do Consenso de Washington –, as cidades se converteram em campos de competitividade e de geração de mais riqueza no plano da economia global.

Isso é o que, de fato, tem acontecido na Região Metropolitana do Recife, onde, com o advento da Copa do Mundo de 2014, foram concebidos, na esteira do planejamento estratégico, planos urbanísticos para as áreas periféricas da RMR, com destaque para a “Cidade da Copa”, que abarcaria a Arena Pernambuco e toda uma estrutura urbana pautada no modelo *Smart City*. Essa proposta de *Smart City* para uma área periférica, entre os limites de três municípios, Recife, São Lourenço da Mata e Camaragibe, emerge de um quadro burocrático e organizado de azeitadas fábricas de modelos, planos e propostas – independente de endereço geográfico – acompanhadas de slogans numa indústria crescente de ideias, *marketing* e intervenções legitimadas por organismos internacionais, sugerindo réplicas a serem transplantadas em todas as cidades, tal qual o modelo de Barcelona, independentemente de onde vierem a ser assentados.

Nesse sentido, o objetivo deste artigo é registrar o investigado no espaço concreto e real, segundo a tríade do concebido, o percebido e o vivido a partir do plano urbanístico “Cidade da Copa”, proposto para ser implantado no Município de São Lourenço da Mata, na Região Metropolitana do Recife. Para realização desta pesquisa, foram analisados o Relatório de Impacto Ambiental para a criação da Cidade

da Copa, documentos oficiais do governo de Pernambuco sobre o Oeste Metropolitano, além de observação *in loco* e entrevistas com representantes institucionais e moradores do entorno da área em estudo.

A aproximação com a realidade vivenciada nesses espaços objeto de intervenção, em qualquer das suas fases, revela a engenharia de falsos consensos e ações de coerção, que contam com o caráter de flexibilização na aplicação dos instrumentos e dispositivos que, supostamente, deveriam garantir o direito à cidade e a conservação ambiental. Em espaços de intenso fluxo de capital no segmento corporativo e imobiliário, como aqueles que compõem grandes cidades e áreas metropolitanas, cada vez mais, a prática do Estado, representado por ações de governo, no que Gramsci (2003) denominou de pequena política, impõe-se pela força revestida de consenso em nome de uma Hegemonia às avessas. Nesse âmbito, são entretecidas figuras de Parcerias Público-Privadas (PPPs) em defesa de privilégios e interesses de determinadas parcelas econômicas da sociedade civil, cujos conteúdos autoritários da estrutura capitalista são evidentes na pilhagem de direitos sociais conquistados.

Isso pode ser observado nas proposituras de grandes empreendimentos em áreas de conservação ambiental circundadas e, não raras vezes, habitadas por população em condição vulnerável. Esse movimento implica aspectos que constituíram os eixos dialógicos dessa investigação: i) O Estado como viabilizador da *acumulação por despossessão*¹ (LUXEMBURGO,

1 Este termo, inspirado por Marx, remete a Rosa Luxemburgo, que analisou esse processo de acumulação capitalista baseado na mercantilização da terra e criação de meios de desenraizamentos dos trabalhadores de suas comunidades rurais originais, transfor-

1985) e fiador da livre atuação do agentes hegemônicos no processo de produção e reprodução do espaço; ii) A imposição sob falsos consensos de ação segundo fragmentos nega o espaço e a sociedade como totalidade, e a flexibilização das normativas e instrumentos de intervenção perversamente induz à expulsão de população de baixa renda; e iii) Reincidente ausência de planejamento democrático e participativo respalda planos de empreendedorismo de mercado – propagados e derivados de um planejamento utópico – em um real *quadro de distopia urbana*. O quadro de distopia urbana, parafraseando o seu emprego na literatura, é, aqui, entendido como a descrição, por antecipação, de engenharias sociais e econômicas, que, respaldadas por mecanismos e práticas engendrados desde a pequena política do Estado, nas escalas de governo e em associação com determinados segmentos da sociedade civil, além de apoiados em mecanismos de repressão à dissidência, garantem a unanimidade totalitária. A ação da análise da distopia urbana decorre, em tempos futuros e locais, inexistente embora conectados a espaços e conjunturas presentes.

A análise desses quadros distópicos – que, em conjunturas mais suaves também são chamados de utopia negativa, ou contrautopia – tenta demonstrar como se está caminhando para a extrapolação dos limites da dignidade da convivência humana, através de processos cada vez mais castradores de indivíduos e precarização da sua condição humana, em especial no atendimento às suas necessidades básicas do Habitar e Habitat.

mando-os em proletários. Esse processo, que tem como foco a violência política materializada pelo militarismo, na atualidade, foi recuperado por David Harvey.

As palavras dele são muito apropriadas para esse contexto urbano contemporâneo, especialmente conforme será abordado a seguir no caso tratado nesta pesquisa. A condução desses planos geradores dos quadros de distopia urbana crescente é revelada, quando se observa a presença dos seguintes traços:

- i) Existência de um conteúdo moral, projetando o modo como os dilemas morais e éticos de uma sociedade – cada vez mais alienada e estranhada dos valores – se projetariam num espaço futuro paralelo e clean; aproximando-se de um quadro idealizado de “civilização urbana” em espaços de “qualidade ambiental”, mesmo que seu custo seja a expulsão de população original de um espaço, mas que não preenche os requisitos da formação de um novo espaço “higienizado”;
- ii) Apresentam uma crítica social bem fundamentada, via de regra, e, nesta pesquisa, ficou bem evidente, ao se analisar os apelos publicitários argumentando sobre a segurança e a qualidade de vida. Isso dentro de um contexto dos problemas socioambientais e da violência registrados destacados nos espaços das grandes cidades e áreas metropolitanas, como é o caso estudado.
- iii) A alienação, junto com o movimento que rege esses planos de distopia urbana, exploram e conta com a ignorância coletiva. À semelhança do que ocorre nos condomínios e megaempreendimentos habitacionais de alta renda, a mídia é tão convincente e os planos de financiamento tão sedutores que terminam por sucumbir e dar cabida a consumidores reconhecidamente movidos por falsa

consciência de classe, no sentido trabalhado por Lukács, de um lado. Do outro lado, a ideia divulgada de que o espaço gerará a valorização dos espaços do entorno e postos de trabalho comove, até mesmo, a população que habita a vizinhança que, paulatinamente, apoia o empreendimento. Entretanto, isso se insere na primeira dimensão do processo de implementação do plano. Na sequência, ocorre o cadastramento dessas habitações para futura desterritorialização, com todos os procedimentos associados à consumação da acumulação por despossessão.

- iv) O poder é controlado pela elite econômica viabilizado pelo Estado, que, por meio do governo, reforça politicamente o modelo capitalista perverso. Nesse sentido, opera, flexibilizando a legislação existente e mecanismos de compensação social, atendendo seus interesses. A atuação se dá, inclusive, empregando “justamente” a condução das chamadas “operações urbanas”, do estatuto da Cidade, assim como “Audiências Públicas”, exigidas pelos Estudos de Impacto Ambientais.

Até mesmo os desdobramentos na implementação desses planos de distopia urbana são acompanhados por discursos pessimistas, tipo “trata-se de uma intervenção num contexto adverso”, e isso representaria uma esperança. Outra característica da distopia é a socialização das dúvidas quando os problemas surgem, ou até mesmo não assumir o ônus social da violência gerada.

A distopia segue na linha de uma sociedade corruptível distorcida, destacando-se o papel da tecnologia na atuação do Estado e das grandes corporações. Isso se relaciona

diretamente com o precursor no uso desse termo, John Stuart Mill, ao assim se pronunciar no parlamento britânico em 1868: “É provavelmente elogioso chamá-los de utópicos; deveriam em vez disso ser chamados de dis-tópicos. O que é chamado utopia é demasiado bom para ser aplicável; mas o que eles parecem defender é demasiado mau para ser praticável”.

É nesse sentido que essa análise é desenvolvida, de modo que esses planos urbanísticos se apresentam como mediação na reprodução do capital em escala global. São utilizadas (des)estruturas locais para dar seguimento à acumulação, a partir da condição de cidade como mercadoria, mesmo que o que foi concebido como um plano urbanístico no quadro do planejamento utópico não seja construído em sua totalidade. O discurso indica uma possibilidade de desenvolvimento, mas a própria concepção do projeto já interfere no âmbito do vivido, modificando as relações pré-existentes. Na atualidade, os movimentos sociais são facilmente fragmentados e confundidos, instalando-se um ambiente de perda de confiança e solidariedade nas relações construídas nos espaços de intervenção.

A implantação desses planos em áreas de vulnerabilidades socioambientais se converte, eufemisticamente, em intervenções no âmbito de políticas públicas, construindo falsas hegemonias em pseudoconsensos sinalizadores de melhorias, geração de empregos e novas perspectivas em termos de qualidade de vida. Entendendo Política Pública como um conjunto de sucessivas tomadas de posição do Estado frente a questões socialmente problemáticas (OSZLAK, 1982), e cujos processos de implementação se dão via burocracia estatal. A esses atributos cintila uma luz

cultural, como a construção de um estádio de futebol associada a uma rede de infraestrutura viária. Essa configuração de elementos deu as bases para o estabelecimento de uma arena particular de conflitos de classes e interesses sociais, que tomou o nome de Plano da Cidade da Copa, localizada em um vértice de três municípios integrantes da Região Metropolitana do Recife.

Em um esforço de síntese, serão destacados os aspectos mais significativos na condução desse empreendimento, segundo os interesses dos segmentos públicos e privados envolvidos e as estratégias utilizadas pelo Estado na construção da hegemonia e consenso, bem como as forças coercitivas usadas para esse consenso. Na atualidade, após o recuo no plano e a denúncia dos contratos de parceria inicialmente estabelecidos entre o Estado e os segmentos privados, reside a perplexidade quanto ao futuro desse espaço.

A concepção da Cidade da Copa

Com o advento da Copa do Mundo de 2014, Recife foi escolhida como uma das cidades-sede para realização dos jogos. A partir daí, inicia-se a discussão para escolher a localização do estádio que viria a ser palco deste evento. O governo do estado de Pernambuco define, então, que o estádio não seria em Recife, mas, sim, em São Lourenço da Mata, município da Região Metropolitana do Recife, distante cerca de 20 quilômetros do centro da capital.

A área escolhida era predominantemente rural, com a presença de comunidades que realizavam um roçado de subsistência na área. O entorno próximo é ocupado

por comunidades urbanas periféricas dos municípios de Camaragibe e Recife e que, por se tratar de uma área limítrofe entre três municípios, nunca tiveram assistência adequada de nenhum deles, sendo essas pessoas desprovidas dos bens e serviços básicos para a sobrevivência, vivendo em situação de vulnerabilidade ambiental e risco social.

Contudo, apesar de, aparentemente, estar esquecida pelo poder público, ela se revela como uma reserva de terras referente à proposta do planejamento utópico da década de 1970, que tinha, como proposta, a expansão da área urbana da Região Metropolitana do Recife para o oeste. Com a instituição das Regiões Metropolitanas, em 1973, foi elaborado o II Plano de Desenvolvimento para o território nacional, iniciado em 1975, tendo, como proposta, a distribuição da população urbana de forma desconcentrada das metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro, o que impulsionou o desenvolvimento metropolitano “em sintonia com as estratégias nacionais de desenvolvimento (políticas de industrialização, transportes, habitação, saneamento e meio ambiente)” (SANTANA, 2005, p. 34).

Segundo Santana (2005), o plano de desenvolvimento integrado (PDI) da RMR foi o primeiro plano estabelecido para a região, aprovado e editado pelo conselho deliberativo, em 1976. No PDI, foram definidas 5 estratégias: Fortalecimento da Base Econômica; Integração Social; Ocupação Racional do Espaço Metropolitano; Adequação da Oferta de Serviços Urbanos; Consolidação do modelo de gestão político institucional. Dentro dessas estratégias, estavam inseridos grandes projetos que objetivam a ampliação e consolidação da RMR. Para o oeste metropolitano, estavam previstas a criação de

distritos industrial como o do Curado em Recife, implantação do II Polo Metropolitano TIP (Terminal Integrado de Passageiros) – Centro Urbano do Curado e Ampliação do Sistema de abastecimento de água com os Reservatórios Botafogo e Pirapama (SANTANA, 2005). Para o II Polo Metropolitano TIP-Curado, no oeste metropolitano, onde havia o projeto de criação de um centro administrativo metropolitano, serviços de habitação, criação do Terminal de Passageiros com a ligação com o metrô para o centro do Recife, não se obteve o sucesso esperado, pois, praticamente, apenas foram criados o TIP com ligação com o transporte metroviário, e o conjunto habitacional Curado IV, sem o estabelecimento da dinâmica metropolitana planejada para esta área.

Então, a construção do estádio para Copa do Mundo foi vista como a oportunidade de dar continuidade àquela proposta de planejamento de quase 40 anos atrás, porém, em outros moldes, tanto de gestão estatal, como de planejamento urbano, agora pautado nas bases do planejamento estratégico, nos termos da parceria público-privada.

A concepção da Cidade da Copa se encaixa nas diretrizes elaboradas pelo estado de Pernambuco, no início dos anos 2000, quando elabora o documento *Metrópole Estratégica*. O documento reafirma a importância dos projetos estratégicos para a construção da metrópole futura desejada, em que se fala em, até mesmo, uma reinvenção da metrópole. A ideia de projetos temáticos e estruturantes como estratégias é central nesse discurso:

Desta forma, a estratégia de desenvolvimento metropolitano se implementa em um conjunto de projetos temáticos. Por conta disso, a estratégia complementa e combina a abordagem

temática com uma orientação territorial, entendendo que os vetores de desenvolvimento e seus projetos estratégicos se implementem no espaço, distribuídos nos territórios priorizados de acordo com suas características e necessidades, como uma âncora de articulações de múltiplas ações. (BUARQUE, 2005, p. 106)

Esses projetos estratégicos se baseiam em estruturas produtivas diversificadas, como: turismo e cultura, desenvolvimento tecnológico, centros industriais, polos médicos, serviços educacionais de ponta, agronegócio, todos com o discurso de emprego e geração de renda. Para implementação dessas estratégias de “desenvolvimento” Metropolitano, a região metropolitana do Recife foi subdividida em 3 zonas estratégicas: Sul Metropolitano, Oeste Metropolitano e Norte Metropolitano, com projetos estratégicos distintos, porém articulados.

A concepção do plano do estádio para realização dos jogos da Copa de 2014 passa a ter um elemento a mais, que é a Cidade da Copa, o que diferencia a proposta de todas as demais chamadas Arenas no restante do Brasil, como pode ser visto na descrição do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), encomendado para esta área:

Recife, como a maioria das cidades escolhidas, não conta com um estádio em condições de sediar uma Copa do Mundo e de atender às exigências impostas pelo Caderno de Encargos da FIFA. Atento a este fato, o Governo de Pernambuco (GEPE) lançou, em 21 de dezembro de 2009, o Edital de Concorrência Pública 001/2009, cujo objeto era a contratação de Empresa de Propósito Específico para a construção e exploração, mediante Concessão Administrativa, de um novo estádio de futebol em Pernambuco (a “Arena Multiuso”), além do desenvolvimento imobiliário do

entorno do mesmo, empreendimento denominado “Cidade da Copa”. (PIRES, 2012, p. 8)

O discurso de criação da Cidade da Copa esteve atrelado à ideia de criação de uma nova centralidade, com bases no investimento estatal de infraestrutura e serviços, desde rodovias, iluminação, saneamento, até a criação de centros universitários e sedes administrativas, contudo, para satisfazer a um grupo específico de alta renda que se fecharia nos moldes de condomínios na chamada *smart city*.

Pretende-se, com a Cidade da Copa, criar um destino para inovar conceitos e oferecer um novo padrão de qualidade de vida, de forma que as pessoas possam morar, trabalhar, aprender e se divertir em uma mesma localidade, evitando grandes deslocamentos. Uma pesquisa de mercado foi realizada pelo empreendedor com o objetivo de identificar as carências e oportunidades na Região Metropolitana do Recife para que se pudesse, a partir daí, propiciar à população local uma nova centralidade urbana, planejada e adequada às necessidades do Grande Recife. Trata-se de um local favorável e com elementos suficientes para se tornar uma localidade atrativa para os seus futuros moradores e visitantes: locais de entretenimento; acesso de transporte, em função de todo o investimento em infraestrutura urbana que o Governo do Estado está realizando para receber a Copa de 2014; parques e áreas verdes; e novos equipamentos recreativos e culturais. Com vasta área verde e rica paisagem natural, o empreendimento será incorporado ao ambiente para proporcionar um desenvolvimento totalmente integrado. Grande parte da Cidade da Copa será dedicada a parques e espaços abertos. A concepção do empreendimento explora a conexão entre as paisagens naturais e a principal zona de atividade, localizada no centro da Cidade da Copa. (PIRES, 2012, p. 12)

Segundo o RIMA, a área total do empreendimento seria de 242,6 hectares, sendo 35,6 hectares para a Arena Multiuso, 12,19 hectares para a Radial da Copa, 89,63 hectares para a Área de Preservação Permanente do Capibaribe e áreas não edificáveis, e 105,18 hectares para a Cidade da Copa.

No RIMA da Cidade da Copa, fica muito claro o papel do Estado e do setor privado para esta área, em que o Estado se apresenta como o fornecedor das terras, infraestrutura, direcionamento dos recursos estatais como base para as ações de mercado e acumulação do capital por parte das empresas privadas, que “disponibilizam” para realização das obras.

112

Será construída em gleba de 242,6 hectares, de propriedade do Governo do Estado de Pernambuco, localizada no Município de São Lourenço da Mata, lindeira ao rio Capibaribe. Desse total, o partido urbanístico foi desenhado de tal forma que 138,14 hectares não serão ocupados, superfície esta relativa à APP do rio Capibaribe e outras áreas não ocupáveis, às áreas verdes e espaços abertos da Cidade da Copa, totalizando um amplo sistema ecológico de usufruto da população local e metropolitana. Será construída mediante parceria entre o poder público e a iniciativa privada. O poder público é o Governo do Estado de Pernambuco, que construirá a infraestrutura de abastecimento de água, esgotamento sanitário, sistema de coleta e disposição final de resíduos, energia elétrica, telecomunicações e gás, assim como a principal via de acesso, denominada Via Radial da Copa. A iniciativa privada é a empresa Arena Pernambuco Negócios e Investimentos S/A e seus parceiros também privados, que construirão as habitações e demais edificações comerciais, educacionais, de serviços em geral e de entretenimento. De acordo com o Masterplan do empreendimento, estão previstas quatro zonas distintas de

atividade: “Divertir-se”, “Trabalhar”, “Aprender” e “Morar”. Estas zonas estarão conectadas através de um sistema viário integrado, permitindo aos usuários locomover-se de maneira confortável e segura. A composição das áreas verdes integradas ao empreendimento oferecerá uma extensa variedade de ares paisagísticos. Pretende-se que a Cidade da Copa seja um empreendimento inteiramente planejado, de forma a ser concebida como a primeira “cidade inteligente” (Smart City) da América Latina. Esse conceito implica, no mínimo, priorizar-se a tecnologia e a inovação em três pilares principais: monitoramento da segurança, gerenciamento de energia e adoção de sistemas integrados, tornando todos os serviços mais eficientes. (PIRES, 2012, p. 14)

A proposta para a Cidade da Copa incita a ideia de uma cidade ideal, com a criação de oito distritos subdivididos em: Distrito I – Esportes e Eventos; Distrito II – Comércio/Entretenimento/Uso Misto; Distrito III – Campus Universitário; Distrito IV – Escritórios; Distrito V – Habitacional Sul; Distrito VI – Habitacional Norte; Distrito VII – Usos Governamentais; Distrito VIII – Hipermercado e área para infraestruturas. A partir desta ideia funcionalista, fica evidente o plano urbanístico com bases idealistas, que se distanciam do real e material preexistente na área, não levando em conta a totalidade do sistema urbano de uma metrópole, buscando o isolamento de uma classe em uma área supostamente autossustentável. Como afirma Maricato:

Em nível local o “Plano Estratégico”, já mencionado, cumpre o papel de desregular, privatizar, fragmentar e dar ao mercado um espaço absoluto. Ele incorpora a noção da cidade/universo autônomo, a qual necessita instrumentalizar-se para competir com as demais na disputa por investimentos, tornando-se uma

“máquina urbana de produzir renda” (Arantes, 2000). [...] Para tanto, ela deve preparar-se, e apresentar alguns serviços e equipamentos exigidos de todas as cidades globais, tais como hotéis cinco estrelas, centros de convenções, polos de pesquisa tecnológica, aeroportos internacionais, megaprojetos culturais etc., para vender-se com competência. (MARICATO, 2001, p. 59)

A área escolhida para a construção deste empreendimento foi rapidamente equipada com a ampliação da estrutura viária: ampliação da BR-408, criação da estação de Metrô Cosme e Damião e do terminal integrado de passageiros, e a criação do ramal da Copa, que daria passagem ao BRT. Todo esse investimento é estatal, e serve para que os investimentos privados com fins lucrativos se estabeleçam. Contudo, ao ser apresentado o modelo de gestão no relatório de impacto ambiental, o discurso é de parceria e de sustentabilidade, e não de submissão e acumulação:

O modelo de gestão para o projeto da Cidade da Copa prevê a criação de um sistema de parcerias. O objetivo desse sistema é que as partes envolvidas logrem sucesso em uma gestão qualificada e sustentável, criando uma nova centralidade urbana, visando à preservação do meio-ambiente, à manutenção da qualidade de vida e à prestação de serviços de qualidade. Para tanto, será criada uma Associação Civil sem Fins Lucrativos que, em parceria com os diversos atores envolvidos (entes públicos, desenvolvedores, moradores, entre outros), será responsável por gerir eficientemente a área. Dentre os envolvidos neste processo, destacam-se: O Poder Público Estadual com atribuições de Comando e controle, sendo esta exclusiva do governo e de Poder de polícia através de fiscalização. O Poder Público Municipal com atribuições de Poder disciplinador do uso do espaço e do solo referente à Natureza de uso e

Padrões de ocupação e Posturas municipais. O Desenvolvedor que é a Arena Pernambuco Negócios e Investimentos S/A, Sociedade de Propósito Específico a cargo da construção, operação e manutenção da futura Arena Multiuso para a Copa 2014 e responsável pelo desenvolvimento do projeto da Cidade da Copa. Os Incorporadores, em parceria com a SPE, responsáveis pela construção e operação dos equipamentos. O Conselho Gestor da Cidade da Copa, entidade sem fins lucrativos que será criada para atuar sobre toda a área do empreendimento e terá como associados o empreendedor – Arena Pernambuco Negócios e Investimentos S/A, os incorporadores/operadores dos empreendimentos e, futuramente, os residentes dos equipamentos imobiliários e outros empreendimentos da Cidade da Copa. Todas as demais associações fundadas no âmbito do empreendimento serão vinculadas ao Conselho Gestor da Cidade da Copa, como é o caso das associações residenciais que serão criadas para cada condomínio a ser implantado. (PIRES, 2012, p. 36)

O interessante, nesse processo, é o discurso da ineficiência do Estado na condução de uma infraestrutura necessária, sendo essa a justificativa para a Parceria Público-Privada. No entanto, o Estado precisa arcar com toda infraestrutura, para que o empreendimento imobiliário Cidade da Copa possa se instalar. Nesse sentido, Maricato afirma que:

Muitos planos estratégicos têm a pretensão de superar crises macroeconômicas pela via da autonomia municipal, construindo um consenso local e contando com as parcerias público-privadas. Muitos planos urbanísticos têm (ou tiveram) a pretensão e dar rumos à esfera urbanística sem enfrentar questões sociais, transformando apenas o ambiente construído. (MARI-CATO, 2001, p. 82)

O RIMA aponta, como responsabilidade do consórcio privado, a construção da Cidade da Copa e da Arena, e a permanência de uma concessão de gestão por 30 anos, caso esteja dando lucro para essas empresas. Contudo, o contrato foi desfeito em 2016, visto que o empreendimento não estava sendo lucrativo, e todos os ônus caem sobre o Estado. Vale salientar que, mesmo com todo esse plano urbanístico da Cidade da Copa, ele não foi concretizado, se manteve no plano do concebido, e até mesmo do percebido, diante da expectativa de população e de todo *marketing* produzido em torno da proposta. Apenas a Arena foi construída, e se configura como um caso problema.

Este Estudo de Impacto Ambiental tem como objeto a instalação e operação, no município de São Lourenço da Mata, da Cidade da Copa, empreendimento imobiliário e urbanístico a ser executado obrigatoriamente no entorno da Arena da Copa. *Vale esclarecer que o Poder Público não tinha recursos suficientes para atender aos prazos exíguos e ao alto nível de exigência dos padrões requeridos pela FIFA para a construção de um estádio de futebol para a Copa do Mundo de 2014.* Além do mais, a estrutura de suporte necessária para a realização da Copa do Mundo é obviamente muito custosa, envolvendo não só a infraestrutura de acesso, que necessita de diversas obras, entre requalificação e obras novas, mas ainda o estacionamento e toda a área de utilidade da Arena. Assim, a solução encontrada pelo Governo do Estado foi a de estabelecer uma PPP – Parceria Público-Privada para aportar recursos privados no negócio, ajudando a amortizar os gastos do empreendedor com a Arena. O Estado estabeleceu ao adjudicatário da licitação, Arena S/A, a obrigação acessória de desenvolver um projeto no entorno da

Arena, inicialmente, de cunho imobiliário e comercial, além, é claro, de uma contraprestação pecuniária. O empreendimento Cidade da Copa, portanto, tem sua justificativa, do ponto de vista estritamente formal ou jurídico, em Contrato de Concessão Administrativa, *visto que se trata de uma obrigação do empreendedor o desenvolvimento imobiliário da Cidade da Copa*. Ao mesmo tempo em que a implantação de um empreendimento imobiliário e comercial se firmou como uma opção para dar suporte à construção da Arena da Copa, evidenciou-se a necessidade de se promover a ocupação e a urbanização da região. (PIRES, 2012, p. 40, grifo nosso)

O que fica evidente é que “o capital impõe suas exigências à sociedade inteira, implicando uma organização contraditória da sociedade, ou seja, a escravização e o empobrecimento relativo da maior parte dela” (LEFEBVRE, 2016, p. 42), não importa às custas de quem.

O revés do planejamento da Cidade da Copa: entre o percebido e o vivido

Ao passo que há toda essa concepção de planejamento baseado no desenvolvimento socioambiental para uma área específica fechada em si, que não dão conta da totalidade nas diversas escalas, esses empreendimentos impactam toda a estrutura pré-existente, pois envolvem a expulsão de parcelas de habitantes em situação de risco social e/ou ambiental para áreas mais distantes das seletivamente valorizadas ou, até mesmo, criam falsas esperanças de uma oportunidade de melhora nas condições de vida da população que vivem em situações de vulnerabilidade.

O discurso de sustentabilidade socioambiental não condiz com as ações realizadas para construção deste complexo viário e esportivo, visto que se identificou um processo de despossessão em que o Estado assume um papel central legitimado pelos meios burocráticos. Harvey afirma que “O uso do Estado como instrumento de dominação de classe cria uma contradição adicional: a classe dirigente tem de exercer seu poder em seu próprio interesse de classe, enquanto afirma que suas ações são para o bem de todos” (HARVEY, 2005, p. 80). Essa contradição pode ser entendida como uma falsa moral que é apresentada sem limites nesses projetos, em que o discurso é utilizado como mais uma ferramenta para a reprodução do capital a qualquer custo.

Com a possível construção da Cidade da Copa e da Arena Pernambuco, mobiliou-se uma possibilidade de melhoria da infraestrutura básica para a população do entorno da área em foco, além da perspectiva de emprego.

Como visto, os empregos a serem gerados na Cidade da Copa são estimados em 14.067 diretos e 12.324 indiretos (neste caso, caracterizado pelo BNDES como o contingente de empregados que pertence à cadeia produtiva em termos de fornecedores de insumos para a mão de obra direta). Ademais, antevê-se cerca de 300 vagas (aproximadamente 2 vagas/hectare de área a ser urbanizada) a serem ofertadas pela administração pública para os serviços voltados à operação e manutenção da infraestrutura e dos espaços públicos, contingente este que não integra o conjunto de contratações dos empreendedores privados. Pode-se dizer que o padrão de contratação para a operação, considerando os bolsões de onde se recrutará mão de obra, respeitará o mesmo critério adotado para a fase de implantação. Ou seja,

quando do início da operação dos distintos empreendimentos, caso haja escassez de mão de obra qualificada para as funções operacionais, dar-se-á prioridade aos programas de capacitação profissional, e num segundo momento, se houver necessidade, serão procurados profissionais externos à região primária do projeto. (PIRES, 2012, p. 34)

Contudo, em todo o relatório, os possíveis impactos para a área de influência direta relatado no RIMA são apresentados como positivos para o “meio antrópico”, estando restritos à passagem abaixo:

Com relação ao meio Antrópico, definiu-se como AID o conjunto dos territórios dos municípios de São Lourenço da Mata, Camaragibe e Recife, dos quais deve vir prioritariamente a mão-de-obra a ser contratada e os materiais construtivos adquiridos, bem como que sentirão eventuais impactos de tráfego e de redução na pressão por habitação. (PIRES, 2012, p. 56)

O que de fato aconteceu na implementação do projeto foi um processo de acumulação por despossessão, pautado na distopia urbana, que se utiliza de uma falsa moral para implantação de empreendimentos imobiliários, disfarçados de planejamento urbano, com um discurso socioambiental, mas que se contradiz desde a aparência até a essência. O caso mais emblemático em todo esse processo foi o do Loteamento São Francisco, cerca de dois quilômetros da Arena Pernambuco. O que é evidente é o interesse individual privado opondo-se ao interesse comum.

Para a criação de um ramal viário para a passagem do BRT no período da Copa do Mundo de Futebol, em março de 2014 cerca de 450 famílias foram retiradas do local. A população

local em média possuía uma renda per capita em torno de meio salário-mínimo. Contudo, a Secretaria Executiva de Desapropriações (Sedes) contabilizou 55 imóveis para serem desapropriados no Loteamento São Francisco. Esta desapropriação se deu com base no Decreto de nº 38.535 de 16 de agosto de 2012, em que este terreno foi declarado de utilidade pública para fins de desapropriação pelo, então Governador do Estado de Pernambuco, Eduardo Campos. Apesar do decreto ser de 2012, as famílias foram surpreendidas com a rapidez da desapropriação, apenas 3 dias para deixarem os imóveis e, também, como as indenizações foram realizadas, visto que apenas 44% das famílias receberam 100% dos valores devidos, de acordo com informações da Sedes. Segundo relatos de Eduardo Gaspar, representante da Secretaria de Assistência Social de Camaragibe, no processo de desapropriação, a maioria dos moradores se viu desamparada e sem ter para onde ir, visto que as famílias já residiam nesta área desde a década de 1960. Esta intervenção foi tão avassaladora, que não possibilitou resistência por parte dos moradores para com esta ação estatal, ao ponto de 5 falecerem de ataque cardíaco.

O que se percebe em ações como esta realizada no Loteamento São Francisco é sempre a reprodução do capital se sobrepondo sobre a reprodução social da vida cotidiana dos habitantes da cidade. A história, as condições de moradia, o habitat, as relações sociais dos moradores são menosprezadas para que a acumulação do capital se realize para um grupo restrito de capitalistas em articulação direta com o Estado, que legitima os processos de espoliação através de instrumento legais. Nesse sentido, Kowarick afirma que:

Irregularidade, ilegalidade ou clandestinidade em face de um ordenamento-jurídico-institucional que, ao desconhecer a realidade socioeconômica da maioria, nega o acesso a benefícios básicos para a vida nas cidades. Não se trata apenas de inconsciente perverso de tecnocratas bem-intencionados. Trata-se de um processo político que produz uma concepção de ordem estreita e excludente, ao fazê-lo, decreta uma vasta condição de subcidadania urbana. (KOWARICK, 2009, p. 54)

Além de tudo, as estratégias utilizadas pelo Estado para realização de ações deste tipo são tão tenazes, se realizando em curto espaço de tempo para que não seja possível a elaboração de táticas por parte dos moradores afetados, restando a eles a resiliência, ou seja, procurar uma nova forma de se adaptar as transformações impostas, buscando alternativas para a sobrevivência. Deste modo o Estado tira de si a responsabilidade em relação a essas pessoas afetadas, concedendo indenizações incipientes para que estas busquem novas alternativas para sobreviver.

Considerações finais

De acordo com a análise realizada identifica-se que o concebido e o percebido nesse projeto da Cidade da Copa são contraditórios ao vivido, visto que o concebido e o vivido não se materializam, e o que se estabelece como real e material deste projeto, a Arena Pernambuco e a infraestrutura viárias, não se articulam ao plano do vivido dos que habitam este entorno, e nem ao restante da Região Metropolitana, se revelando uma farsa urbanística e de política pública, colocando em xeque o discurso da Parceria Público-Privada, evidenciando a

responsabilidade do Estado nesse processo e o interesse único de acumulação de capital por parte das empresas.

Como legado, a materialidade do plano, como quadro deflagrador de mais uma distopia urbana, deixa o rastro de perdas de relações humanas, espaços perplexos, sem usos e ocupações definidas, embora vigiado, desterritorializados, e com elevados custos sociais. Esta dinâmica espacial tem modificado intensamente as relações sociais cotidianas das comunidades residentes nesses espaços da metrópole. Na contramão dessas distopias urbanas, faz-se necessário recuperar o evocado por Lefebvre (2016, p. 55): “é necessário criar hoje uma nova ética, libertada de toda alienação moral e de toda ilusão ideológica – recusando-se a apresentar valores por fora da realidade e buscando, em consequência a fundamentação das avaliações morais dentro do próprio seio do real”.

122

RECIFE DESPEDAÇADO

Referências

BUARQUE, Sérgio. Reinventando a metrópole. In: REYNALDO, A. (Org.) *Metrópole estratégica: Região Metropolitana do Recife*. Recife: Condepe-Fidem, 2005.

GOMES, Edvânia. Refletindo sobre a ideologia do pensamento unidimensional contida em alguns discursos competentes sobre o urbano contemporâneo (parte I). In: SERNA, Aura *et al.* (Org.) *Espaço, políticas públicas e território: reflexões a partir da América do Sul*. Recife: Editora UFPE, 2015.

GRAMISCI, Antonio. *Cadernos de um cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

KOWARICK, Lúcio. *Escritos urbanos*. São Paulo: Ed. 34, 2009.

LEFEBVRE, Henri. *Marxismo: uma breve introdução*. Porto Alegre: LP&M, 2016.

LUXEMBURGO, Rosa. *A acumulação do capital: contribuição ao estudo econômico do imperialismo*. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001.

OSZLAK, Oscar. Políticas públicas e regimes políticos: reflexões a partir de algumas experiências latino-americanas. *Revista de Administração Pública*, v. 16, n. 1, p. 16-60, jan.-mar. 1982.

PIRES, Ivon. *Relatório de Impacto Ambiental Projeto Cidade da Copa*. Recife: Pires Consultores, 2012.

SANTANA, Geraldo. Três décadas de metrópole. In: REYNALDO, A. (Org.) *Metrópole estratégica: Região Metropolitana do Recife*. Recife: Condepe-Fidem, 2005.

Nova dinâmica urbana na Região Metropolitana do Recife: o complexo industrial portuário de Suape como (des)articulador de escalas

Introdução

Este artigo tem, como ponto de partida factual, o Complexo Industrial Portuário de Suape¹ (CIPS), cujo aparente atributo a ele associado de difusor de desenvolvimento econômico e social para o estado de Pernambuco, tal qual concebido e propagado nas mídias local e nacional, requer, minimamente, um esforço de análise acerca das reestruturações sociais e espaciais dele derivadas.

A face mais emergente do CIPS, a despeito de não a única, é o Porto de Suape, sucedida de instalações convergentes, complementares e ou associadas. Segundo Porto e Teixeira (2001), o porto ou o terminal é o local apropriado para a movimentação de cargas, considerado como ponto de convergência ao modal de transporte aquaviário, ofertando facilidades e serviços aos seus usuários. No caso, trata-se de um

1 Originariamente, um ancoradouro de cerca de 800 metros, protegido por arrecifes de arenito, na região estuarina de três rios, o Massangana, o Tatuoca e o Ipojuca, teve seu nome designado pela população indígena local como Suape, que, em tupi, quer dizer “caminho incerto”, em virtude de seus meandros. Historicamente, esse porto vinculou-se estrategicamente à formação nacional, através de disputas entre holandeses e portugueses, servindo de base de infraestrutura portuária no exercício de funções econômicas e estratégicas.

porto do tipo *hub port*, ou seja, concentrador de carga, que atrai grandes navios (*megacarriers*), que transportam uma elevada quantidade de carga em contêineres ou a granel, que é transportada, por sua vez, para outros portos secos, ou não, por navios de menor capacidade de carga (*feeder service*) ou por grandes veículos.

Localizado na porção sul da Região Metropolitana do Recife, distante 40 quilômetros da capital, este complexo, cuja concepção remete à década de 1970 do século passado, tem sido objeto de diferentes interpretações, somente passíveis de compreensão segundo a perspectiva gramsciana do bloco histórico, em que tal fato ou evidência portuária se insere, desde a sua gênese até a atualidade. Ou seja, no bloco histórico que implica a unidade entre estrutura e superestrutura, “unidade dos contrários e dos distintos” (GRAMSCI, 1989, p. 12).

Situado em região estuarina de grande importância ecológica, correspondente aos rios Ipojuca, Merepe, Massangana e Tatuoca, o CIPS, desde a sua concepção, gerou polêmica, devido aos presumíveis impactos ambientais de grande repercussão negativa, tais como os decorrentes quando: i) da implantação, reforma ou ampliação das instalações dos portos; ii) das atividades do porto especificamente, como carga, descarga e movimentação dos navios e, iii) das atividades decorrentes da instalação do porto, como as estruturas de transporte complementares e industriais instaladas em complexos industriais portuários (PORTO, 2001). Isso ao lado de outros impactos, sobre os quais serão tecidas algumas considerações.

A efetivação territorial desse complexo nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca implicou diretamente

a desapropriação de 22 engenhos, compreendendo, inicialmente, mais de 13 mil hectares e quatro ilhas. Tal rápida caracterização já permite depreender o nível de comprometimento ambiental que o envolve, particularmente na zona estuarina de uma das bacias hidrográficas mais importantes para Pernambuco.

Na perspectiva socioeconômica, este complexo evoca o confronto de decisivas mudanças socioterritoriais ocorridas no processo de transição da própria formação nacional, mesmo que sempre marcadas pelo movimento geral de superação-conservação que define as revoluções passivas, no sentido de Gramsci. Sim! Visto que essa “nova dinâmica” se assenta em sítios e estruturas sociais bem demarcadas geográfica e historicamente.

Enquanto sítio, destaca-se o importante inventário ecológico que, desde 1975, havia sido demarcado, embora restringindo a preservação desse em cerca de 30.000 hectares de zonas agrícolas e florestais e 6.000 de preservação ecológica, que sucumbiram, progressivamente, para 1.000 hectares, desde a implementação do projeto, desconsiderando aquele primeiro Plano Diretor, que não se reconhece no atualmente realizado.

A base agrária sob a qual se assentou e se expande este Complexo, de origem agroexportadora determinada pela monocultura do açúcar em grandes extensões de terra sob controle e poder fundiário concentrado (ANDRADE, 2006), revelou, no longo curso que lhe coube cumprir, arranjos promissores, seguidos de reestruturações espaciais, que interessaram não apenas à estrutura, mas, também, – ainda no campo de uma interpretação gramsciana –, às superestruturas de poder.

Esta matriz social se assemelha àquela relacionada e descrita por Gramsci ao afirmar que o sul italiano seria “um grande bloco agrário constituído por três estratos sociais: a grande massa camponesa, amorfa e desagregada; os intelectuais da pequena e média burguesia rural e, por fim, os grandes proprietários de terras e os grandes intelectuais” (GRAMSCI, 1987, p. 154).

Grande bloco que, tal como ocorre no caso da região litorânea sul da Região Metropolitana do Recife, onde está inserido o CIPS, funciona, a exemplo do que ocorre em toda a zona da mata, como intermediário e guardião do capitalismo e das grandes instituições financeiras.

Nesse sentido, partindo-se da opção de um caminho teórico-metodológico que busque avançar para além da aparência factual e que situe histórica e dialeticamente os processos que alimentam esse contexto, buscar-se-á discorrer sobre alguns dos interesses e relações vigentes. Dessa forma, colabora-se para um debate assentado na afirmativa da ausência de planejamento metropolitano e regional, bem como da inexistência de perspectivas de inclusão social e produtiva a partir deste Complexo, e muito menos de algo novo no âmbito do que se alardeia como desenvolvimento.

Por outro lado, através do confronto com o factual social nas diferentes escalas econômicas e espaciais, pretende-se analisar alguns dos vetores que impulsionam os movimentos de reestruturação espacial, a partir do CIPS, em direção ao atendimento das demandas contemporâneas de reprodução do capital em escala global e as contradições materiais desses vínculos mesclados e, na maioria das vezes, ocultados dos indivíduos, famílias e classes de interesses (des)articulados na escala local.

Os esforços de análise aqui expostos foram instigados desde os fatos e as relações simétricas e assimétricas, convergentes e complementares, em especial, segundo diferentes escalas e fluxos de interesses de diferentes origens, sendo, para tanto, animados por reflexões teóricas derivadas de distintos autores genuínos e/ou interpretativos que intentam acompanhar as estratégias e movimentos do modo de produção capitalista. No plano da documentação, cabe destacar, também, matérias e registros históricos e contemporâneos alusivos à questão do papel da importância da comunicação e fluxos, materiais e imateriais na confecção e reprodução da base econômica e territorial representada pelas estruturas portuárias, com seu porte logístico, industrial e tecnológico a sua época. Particularmente, com respeito ao CIPS, cuja territorialidade implicou movimentos de reestruturação sucessiva, a partir da ideia de revolução passiva, os dados em movimento permitem confronto entre o dito “novo” e o mais “conservador”, na síntese, conforme a documentação e registros do local um olhar e uma percepção mais atentos permite deduzir.

128

RECIFE DESPEDAÇADO

Suape no conjunto das estratégias contemporâneas de acumulação de capital na reprodução do espaço globalizado

A concepção do porto de Suape se insere no conjunto das determinações advindas da complexa divisão internacional do trabalho, e o conseqüente jogo de interesses representados pelas firmas e grupos de empresas monopolistas na reorganização e redefinição de funcionalidade dos espaços, em especial a partir da crise do fordismo na década de 1970.

Nesse plano, a expansão dos monopólios capitalistas consolidados após a II Guerra Mundial definiu moldes e estratégias de expansão imperialista, contemplando teias de interesses e relações com os países subdesenvolvidos, bem como com os recém-descolonizados, contribuindo para tanto, especialmente, o contexto de recessão dos Estados e as implicações da crise do petróleo, conforme afirma Saskia Sassen:

No início da década de 60, a organização da atividade econômica entra em uma fase de profunda transformação. A mudança se expressa pela alteração da estrutura da economia mundial e ao mesmo tempo assume formas específicas em determinados lugares. Os aspectos conhecidos desta transformação é o desmantelamento de antigos centros de poder industrial nos Estados Unidos, no Reino Unido, mais recentemente e cada vez mais no Japão, assim como a acelerada industrialização em vários países de Terceiro Mundo. Um aspecto menos familiar, talvez, seja a rápida internacionalização da indústria financeira na década de 80, que incorporou uma multiplicidade de centros financeiros em uma rede de transações. Finalmente, avanços na tecnologia da informática e das telecomunicações facilitaram a dispersão de tais centros no mundo todo e, ao mesmo tempo, a sua participação em mercados internacionais. (SASSEN, 1993, p. 187)

Essa rápida revisitação de marco histórico do movimento da economia recente ilumina e corrobora a atualidade afirmativa, e sempre de vanguarda de Marx, que a indústria de transporte e de comunicação vende mudança de localização (MARX, 1967, p. 52), produzindo valor, uma vez que a condição espacial, o ato de trazer o produto até o mercado, é inerente ao próprio processo de produção. Ou, como citado por

Harvey: “O produto está realmente acabado quando está no mercado” (MARX, 1973, p. 533-544 *apud* HARVEY, 2005, p. 49).

Na América Latina, a emergência dessas demandas dos mercados internacionais encontra a orientação planejadora, fundamentada em projetos de criação e desenvolvimento de espaços metropolitanos, na estrutura dos respectivos Estados que as integram, como pontos de integração com o mercado e as novas estratégias de produção.

O Brasil incorpora, com grande êxito, esses modelos de funcionalização dos seus espaços de articulação, com projetos que contemplam vias e linhas de comunicação e transportes para escoamento e recepção desses padrões socioeconômicos, com desenhos territoriais metropolitanos e potenciais coerentes às novas estratégias de produção no período pós-fordista.

O surgimento de projetos metropolitanos articulados e financiados pelos bancos internacionais como o BIRD e o Banco Mundial, aglutinando e condicionando transferência de verbas, respaldados pelo governo central, a municípios em torno de um determinado uso, papel ou função no contexto de um planejamento para a futura região metropolitana, colaboravam, assim, para o novo padrão que se estabelecia. Padrão vinculado à flexibilização da produção, caracterizando o que David Harvey (2005) denomina de “Acumulação Flexível”, visto que, segundo ele, “o imperativo da acumulação implica consequentemente no imperativo da superação das barreiras espaciais” (HARVEY, 2005, p. 50).

Estavam dadas as condições espaciais para a materialização da atuação das empresas baseadas na fragmentação espacial da produção e, mais ainda, com a flexibilização das

fronteiras políticas, conforme Manuel Correia de Andrade. As empresas expandem sua atenção de acordo com a especificidade da produção, definindo a divisão territorial do trabalho. Esse movimento da produção é o que Sassen (1993, p. 188) chama de “uma organização de atividade economicamente dispersa, mas ainda mundialmente integrada”.

Essas são as empresas transnacionais, as quais, muitas vezes, se apresentam com uma roupagem nacional, porém o capital é estrangeiro, não necessariamente oriundo de um único país. As empresas transnacionais passam a atuar em diferentes setores, se articulando em redes, formando os conglomerados transnacionais. As ações destes conglomerados têm determinado a reorganização dos espaços econômicos de acordo com os interesses locais, que estão pautados na valorização do produto, com a disponibilidade de mão de obra barata, baixo preço da terra, proximidade da fonte de matéria-prima, boa infraestrutura, recursos energéticos e incentivos fiscais, moldando-se às características locais e gerando demanda, ampliando o mercado consumidor. Harvey (1992, p. 103) afirma que “o impulso de relocação para locais mais vantajosos (o movimento geográfico do capital e do trabalho) revoluciona periodicamente a divisão territorial e internacional do trabalho, acrescentando à insegurança uma dimensão geográfica vital”. Esta lógica de expansão dos conglomerados transnacionais reestruturou a divisão internacional do trabalho, que era pautada na industrialização nos países centrais, enquanto os periféricos forneciam matéria-prima.

O caso de Suape, enquanto base socioeconômica e espacial, passa a integrar, na esteira do planejamento metropolitano, uma nova função existente desde a primeira

colonização (SANTOS, 2008), a da proposta portuária, ou seja, uma via de comunicação e transporte em patamares mais avançados tecnologicamente. Essa proposta portuária foi bem recepcionada por, pelo menos, dois dos constituintes do bloco histórico de então, e já comentados na introdução, e que até hoje se reconfigura sempre se mantendo no poder. Os intelectuais da pequena e média burguesia rural e os grandes proprietários de terras, esses últimos em plena decadência da indústria sulcroatoolcooleira e que se revezavam no poder político e econômico do estado (BURSZTYN, 1995).

Esses grandes latifundiários encontravam solução para o passivo de terras improdutivas nas políticas de planejamento propostas (ANDRADE, 2006), em especial, aquelas situadas na zona da mata, com a qual tinham realizado sua parca destruição de remanescentes da mata atlântica (DEAN, 1996). Usos relacionados aos novos distritos industriais, as propostas de conjuntos habitacionais em áreas desprovidas de infraestrutura, os grandes projetos viários, ou como é o caso aqui abordado neste texto, uma nova instalação portuária sob a forma de complexo industrial de grande envergadura nas áreas de antigos engenhos penhorados nas instituições financeiras e arrendados em grande parte.

Engenhos que seguiam sua função de forma rudimentar e com grandes dívidas trabalhistas derivadas das fracassadas tentativas de perpetuação das relações escravizantes no campo. O projeto SUAPE surge, para esses latifundiários, como uma panaceia para resolução desses interesses.

É no âmbito do que Gramsci chama de pequena política que aquela convergência de interesses, que surgiu na década de 70 do século passado, supera movimentos contra

hegemônicos e se efetiva de maneira lenta e gradual em um conjunto de processos que reforçam a sua materialização.

É na globalização da economia que esse empreendimento CIPS, compreendendo a construção de estaleiros, refinarias de petróleo e uma diversidade de indústrias e serviços, mesmo situado aparentemente como uma reordenação industrial local em distantes áreas rurais, com precariedade de serviços, e baixos índices de qualidade e vida, com a taxa de analfabetismo de 12,17% no município do Cabo de Santo Agostinho e de 19,21% em Ipojuca segundo dados do IBGE em 2010, passa a integrar a cadeia de corporações globais, afinal, como afirma Sassen (1993):

Mesmo que as grandes empresas tenham aumentado o volume de subcontratos com firmas menores e muitas empresas nacionais, em países recentemente industrializados, tenham crescido rapidamente, esta forma de crescimento ultimamente faz parte de uma cadeia, na qual o número limitado de corporações continua a controlar o produto final e a tirar proveito dos lucros associados com vendas no mercado mundial. Até mesmo o processo de industrialização local, em distantes áreas rurais, faz parte hoje desta cadeia. (SASSEN, 1993, p. 190)

Com a dispersão da produção para países periféricos, há apenas a transferência de tecnologia para o saber manejar os equipamentos necessários para o funcionamento dessas indústrias, enquanto o *know-how* continua pertencendo às matrizes das empresas, pois, cada vez mais, é a inovação tecnológica, o domínio do conhecimento, que possibilita obter maiores taxas de lucro através das estratégias de dominação dos territórios para a acumulação de capital. A questão é que

saber extrair os recursos naturais é mais importante hoje, do que possuir esses recursos.

É nessa conjuntura que, decorridos 40 anos, se instala, efetivamente, o empreendimento Suape no contexto da região metropolitana do Recife. Para tanto, teve papel decisivo não só o expansionismo do capital global, a conjuntura nacional, mas, e principalmente, a reinvenção dos pactos da pequena política no plano do governo estadual e local, até mesmo interferindo na ampliação da Região Metropolitana, com a inserção do município de Ipojuca em 1994.

Um dado propulsor no caso da produção agroexportadora do território, onde viria a se materializar, de fato, o empreendimento CIPS, que não pode ser minimizado, foi o desenvolvimento da tecnologia do uso da cana-de-açúcar como biocombustível, na década de 80 do século passado. Nessa perspectiva, teve-se o alento de transformação dessa matéria-prima, historicamente reconhecida como absorvedora da mão-de-obra local. Porém, essa industrialização não correspondeu às expectativas geradas pelo discurso de geração de renda, e sequer conseguiu se afirmar no mercado dos combustíveis tradicionais. Afinal, neste modelo da economia vigente, até mesmo com a industrialização, os países periféricos continuam sendo produtores de matéria-prima, contudo, agora, essa matéria-prima é exportada após passar por indústrias de beneficiamento.

Dessa forma, é que, decorridos vinte anos, este empreendimento se materializa como um *master plan*, autônomo e independente dos municípios onde se localiza, e à deriva de qualquer esforço de planejamento, sequer contemplando os recursos hídricos da segunda bacia hidrográfica da região,

mesmo após os embates enfrentados pelos ambientalistas, ativistas e grandes intelectuais em defesa da elaboração de um planejamento para a região de Suape que garantisse uma transição, em bases socioeconômicas e territoriais, em moldes mais harmônicos com a estrutura e matriz cultural e ambiental da região. O empreendimento se instala acompanhado de um intenso *marketing*, anunciando as transformações para uma região dita deprimida e como um nicho potencializador do desenvolvimento e geração de empregos. Ou seja, a força hegemônica vence, implanta o plano, com a complacência da hegemonia passiva e com o auxílio de instrumentos coercitivos.

Com respeito às questões ambientais, houve a elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e um Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) (PIRES; FILHO, 1993), consoante à legislação vigente, devidamente defendido em audiência pública, realizada em moldes, no mínimo, questionáveis. Sempre realizado pelo mesmo escritório e contemplando os intelectuais da pequena burguesia rural e, também, já urbanas, aliados aos dois outros grandes grupos, tais documentos espelham toda sorte de mediações no plano das determinações estruturais da cultura local e referendada e demandada por grandes interesses do capital global.²

Nessa perspectiva, os grandes interesses representam relações que fraudam todos os discursos de novas dinâmicas e

2 Este EIA não guarda nenhuma relação com o programa Ecológico e Cultural do Complexo Industrial Portuário de Suape (PECCIPPS) concebido entre 1977 e 1979, ou seja, antes da legislação que disciplinava avaliação de impactos, e que tinha como objetivo o estudo das condições ecológicas e culturais da região de Suape, com vistas a sua instalação segundo preceitos de harmonia com o ambiente e com a cultura local e nacional.

abundantes oportunidades de trabalho. Ou seja, tudo coerente ao fato de que as transformações promovidas por grandes empreendimentos e consórcios internacionais em espaços periféricos, principalmente, vêm interferindo, cada vez mais, nas relações de trabalho. Gerando um processo de precarização em função da produtividade e acumulação ampliada do capital em escala global, na lógica da “mundialização, transnacionalização e financeirização de capitais” (ANTUNES, 2006).

Essa lógica global de reprodução do capital tem repercussão direta na escala micro, gerando (des)articulações. No âmbito local, a inserção e instalação de multinacionais e ou transnacionais interferem diretamente na vida dos habitantes dos municípios e áreas adjacentes a esses empreendimentos, deste modo, as ações, materializações e as contradições entre as relações global-local precisam ser analisadas. Como afirma Manuel Correia de Andrade (2006): “A globalização, em áreas subdesenvolvidas, tende a desestabilizar estruturas existentes”. Ainda neste sentido, Santos (2008) afirma que:

Quando uma grande empresa se instala, chega com suas normas, quase todas extremamente rígidas. [...] Cada técnica propõe uma maneira particular de comportamento, envolve suas próprias regulamentações e, por conseguinte, traz para os lugares novas formas de relacionamento. O mesmo se dá com as empresas. É assim também que se alteram as relações sociais dentro de casa comunidade. Muda a estrutura do emprego, assim como as outras relações econômicas, sociais culturais e morais dentro de cada lugar, afetando o orçamento público, tanto na rubrica da receita como no capítulo da despesa. Um pequeno número de grandes empresas que se instala acarreta para a sociedade como um todo um pesado processo de desequilíbrio. (SANTOS, 2008, p. 68)

O que se percebe é que passa a existir uma disputa pelas localidades para a implantação de plantas de fábrica nos países periféricos, como sendo a salvação de todos os problemas econômicos e sociais. Como afirma Santos (2008), tais empresas são apresentadas como salvadoras dos lugares e são apontadas como credoras de reconhecimento pelos seus aportes de emprego e modernidade. Deste modo, o emprego passa a ser o centro do discurso, a fim de que a sociedade local aceite todas as transformações por vir, por ter, em contrapartida, a “recompensa” do emprego.

Após essas reflexões, buscar-se-á identificar, na sequência deste texto, os elementos e relações que constituem as atuais determinações do fato aqui denominado CIPS no contexto socioespacial imediato (Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca) e em aproximações sucessivas envolvendo os demais municípios do entorno, e, definitivamente, suas vinculações no espaço metropolitano na busca de identificação de possibilidades. Tudo isso no contexto da reestruturação produtiva e nas suas estratégias de produção de valor e uso na escala dos distintos interesses globais e pactos locais, bem como as mediações relacionadas.

Uma análise da inter-relação global-local através do Complexo Portuário de Suape

A metrópole recifense vem sofrendo com a produção de uma nova dinâmica urbana, que a tem transformado em diversos âmbitos, em função, principalmente, do desenvolvimento do Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado na região metropolitana, nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, cerca de 40 quilômetros ao sul de Recife.

O Porto de Suape foi idealizado na década de 1960 sob uma nova conjuntura produtiva mundial, que demandava portos com o perfil de integração porto-indústria, com a criação de uma estrutura física portuária promovida pelo Estado, porém, articulada a indústrias e empresas transnacionais em seu complexo, com foco comercial para exportação. O porto só iniciou sua operação em 1978, exercendo apenas a função de porto, se consolidando com Complexo Industrial Portuário apenas no século XXI, contando atualmente com um complexo de empresas (indústrias e de serviço), como o estaleiro, a refinaria, a petroquímica, como também empresas de logística, de exportação e pátios para veículos e contêineres.

A implantação deste porto se deu lentamente, cerca de 40 anos para se configurar efetivamente como um complexo industrial portuário. O planejamento técnico do porto, com a criação do plano diretor, só teve seu início na década de 1970, com o lançamento da pedra fundamental em 1974 e, em 17 de novembro de 1978, criou-se a empresa Suape – Complexo Industrial Portuário, através da lei estadual nº 7.763, para administrar a implantação do distrito industrial. Contudo, o porto só começou a operar efetivamente no ano de 1983, apenas com o píer para granéis líquidos. Somente em 1991, há uma diversificação das cargas movimentadas no porto, com a criação do cais de múltiplos usos, passando a ser um dos 11 portos prioritários para os quais deveriam ser direcionados os recursos federais de investimento em infraestrutura portuária. Em 1996, o porto foi incluído no programa do Governo Federal “Brasil em ação”, que auxiliou financeiramente na construção do porto interno, concluído em 1999.

Na primeira década dos anos 2000, a ampliação do Complexo Portuário de Suape é acelerada com a construção de mais píeres, com a ampliação do porto interno, com a dragagem e expansão do canal de navegação, com a construção do prédio da Central de Operações Portuárias e do Centro de Treinamento Portuário, havendo, conseqüentemente, o aumento da movimentação de cargas. Em 2005, foi lançada a pedra fundamental da Refinaria General José Inácio de Abreu e Lima, porém, ainda não está terminada. Segundo informações da administração do Complexo Industrial Portuário de Suape, de 2007 a 2010, cerca de 17 bilhões de dólares foram investidos principalmente para implantação de elementos estruturadores, sendo cerca de 1,4 bilhões de reais de investimentos de ordem pública. Atualmente, existem mais de 100 empresas de diversos setores instaladas na área, que variam de indústrias de produtos químicos, metalmeccânica, naval e logística, polos de geração de energia, granéis líquidos e gases, alimentos e energia eólica, além de segmentos de logística (SUAPE, 2011).

A idealização do porto de Suape se deu em um momento de reestruturação produtiva mundial, marcada por uma nova produção espacial pautada no desenvolvimento da técnica e concentração do capital, estabelecendo, neste caso, regiões a partir dos denominados polos de desenvolvimento.

Com esse aumento de investimentos no CIPS, a partir de 2007, tem-se gerado uma nova dinâmica local perceptível através da análise da paisagem. Percebe-se a transformação de áreas do entorno no complexo, anteriormente consideradas rurais, em áreas para dar suporte à nova dinâmica do porto.

Há a intervenção do capital privado, com a instalação, nas proximidades do CIPS, de empresas de logísticas que

constroem enormes galpões e armazéns, de transportadoras e de diversas empresas que dão suporte a demais localizadas na área do complexo, visto que essas veem a proximidade do porto como um local estratégico para a circulação de suas mercadorias e, na proximidade das rodovias, uma melhor possibilidade de mobilidade.

A participação de empresas de capital privado e, também, estrangeiro fica evidente no trecho abaixo, sobre o Estaleiro Atlântico Sul, retirado do material “Metrópole Estratégica”, desenvolvido em 2005, pela Agência de Planejamento Metropolitano, Condepe/Fidem, do Governo de Pernambuco:

O governo de Pernambuco iniciou o processo de licitação para as obras de infraestrutura básica na área do Complexo Industrial Portuário, de Suape, onde será construído um estaleiro da *holding* Camargo Corrêa. O investimento do Estado foi estimado em torno de 90 milhões de reais, na construção de 4,5 quilômetros de acesso rodoviário, 4,5 quilômetros de ferrovia e na dragagem do canal de acesso ao estaleiro. A *holding* Camargo Corrêa, com faturamento líquido de 7,4 bilhões de reais em 2003, irá iniciar a construção do seu primeiro estaleiro em Suape no segundo semestre de 2005. O projeto é considerado um megaempreendimento nos padrões da indústria naval internacional e será o maior e o mais moderno do hemisfério Sul. A previsão é de investimentos de 170 milhões de dólares e de geração de 5 mil empregos diretos e 25 mil indiretos. A expectativa é que as operações sejam iniciadas em 2007. A *holding* se articula com o grupo japonês Mitsui, o maior do setor naval do mundo, e que poderá ser parceiro do negócio e fornecedor do *know-how*. (CONDEPE/FIDEM, 2005, p. 266)

O estaleiro, em operação desde 2008, é fruto da sociedade de duas empresas da área de construção civil, a Camargo

Corrêa e a Queiroz Galvão, e tem, como parceiros tecnológicos, o grupo japonês IHI (Ishikawajima-Harima Heavy Industries), controlado pela empresa japonesa Mitsui, que presta serviços de consultoria técnica de operações para todas as embarcações produzidas no estaleiro, e a empresa norueguesa LMG Marin, para o fornecimento do projeto básico dos navios-sonda e detalhamento das embarcações (ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL, 2015). O grupo japonês IHI comprou 25% do Estaleiro Atlântico Sul em 2012 (ESTADÃO, 2013).

Outro exemplo do capital estrangeiro em Suape, é a empresa Tecon Suape, subsidiária da International Container Terminal Inc, que arrenda dois dos cinco píeres do porto interno, os chamados berços privados que concentram a movimentação de contêineres. A empresa Bunge Alimentos e a Bunge Moinhos também estão presentes no Complexo Industrial Portuário de Suape, com um moinho de trigo, que recebe, por ano, 800 mil toneladas de grão para processamento (SUAPE, 2015). Em 2014, entrou em operação a fábrica de trocadores de calor e reatores Aguilar y Salas, de capital espanhol. É importante destacar que o próprio Complexo possui um projeto que visa angariar empresas para que nele se instalem, chamado de “Suape Global”, que segundo informações do próprio projeto, visa transformar Pernambuco num grande polo provedor de bens e serviços para indústria de petróleo, gás, offshore e naval. Desde sua implantação, já foram atraídas 20 empresas ligadas ao segmento de petróleo (SUAPE, 2015).

De acordo com Corrêa (1986, p. 64) “As grandes corporações criam, desse modo, não apenas uma organização espacial própria, como se inserem em uma prévia, alterando-a parcial ou totalmente, de acordo com seus interesses”. Também há

a intervenção do capital público, que é destinado, principalmente, a obras de infraestrutura, viária e energética para dar suporte a todo esse aglomerado industrial portuário.

A fim de possibilitar uma maior circulação dos fluxos em menos tempo, na tentativa de aniquilação do espaço por meio do tempo (HARVEY, 2007), foram realizadas pelo Estado, tanto com investimentos estaduais e federais, a construção de dois viadutos para acesso ao complexo, como também a expansão da Avenida Portuária, com a implantação de um pedágio. Além destas intervenções, há a necessidade de uma recorrente restauração da pavimentação das rodovias adjacentes ao complexo, em função do intenso tráfego de veículos pesados. Sobre isto, Corrêa (op. cit.) afirma que:

Por ter sua ação vinculada sobretudo às necessidades de acumulação do capital e à conseqüente reprodução social, o Estado age espacialmente de modo desigual, à semelhança da grande corporação. Beneficia certas frações do capital: faz-se presente através de empreiteiras, algumas delas transformadas em grandes empresas. A abertura de estradas, o seu asfaltamento, a cobrança e a transferência espacialmente desigual de impostos, as leis de uso do solo geradoras de zoneamento urbano são, entre outros exemplos, o modo de o Estado capitalista interferir. (CORRÊA, 1983, p. 66)

O porto de Suape surge em um momento fundamentado, como afirma Corrêa (1983), baseado na sociedade capitalista avançada, em que a estruturação urbana se dá através da articulação de numerosos centros urbanos, ou não, através de redes, que se materializam em diferentes formatos que possibilitam a comunicação, com rodovias, ferrovias, aerovias, fibras ópticas, sinais de satélites, entre outros. O nó de redes, responsável pela articulação da cidade tanto na escala regional,

fazendo a ligação com o interior, quanto na escala internacional, articulando o Brasil e a Europa. Desenvolvimento de outros segmentos de transporte através do porto, como linhas férreas e, posteriormente, articulação rodoviária.

Contudo, a contradição se instala quando se percebe todo um direcionamento do Estado para a instalação e permanência das empresas, sem que haja a intenção de redução das desigualdades através de investimentos deste porte, contraditoriamente ampliando os problemas sociais. Nesse sentido, José de Souza Martins (2008, p. 30) afirma que “o sistema econômico não se sente obrigado a pagar pelos problemas sociais que cria”, e é sob essa premissa que o espaço tem sido produzido diante da dinâmica atual produtiva do Complexo Industrial Portuário de Suape e em seu “Território Estratégico”.

A grande transformação de tudo isto se dá na configuração do território, até então delimitado por relações de poder de âmbito da lógica rural de origem colonial, de submissão do trabalhador aos representantes da aristocracia local, enquanto, atualmente, observa-se uma organização do território definida por relações verticais de âmbito global, com a presença de multinacionais definindo as ações no território, ampliando o papel de Pernambuco na divisão internacional do trabalho. Mas, qual a importância, ou os impactos dessas ações no desenvolvimento local? Os índices econômicos indicam crescimento da região, mas, como ficam as relações sociais e, principalmente, de trabalho?

O que se observa é que, junto a esta aceleração do crescimento do complexo, está o aumento da demanda de trabalhadores, nos mais diversos níveis da divisão social do trabalho, desde os trabalhadores da construção desses

empreendimentos, quanto os técnicos mais especializados, o que gera migrações em diversas escalas espaciais e temporais. São trabalhadores que se deslocam de diferentes regiões do país, mas, também, de cidades vizinhas ao empreendimento, tanto para permanecer um período mais longo, como também há os que se deslocam diariamente para o polo, retornando para suas cidades no fim do expediente. Essas migrações interferem tanto na dinâmica local quanto regional e, no caso aqui analisado, diretamente na dinâmica Região Metropolitana do Recife, desestruturando relações e estruturas preexistentes. De acordo com Harvey:

A mobilidade geográfica e a descentralização são usadas contra um poder sindical que se concentrava tradicionalmente nas fábricas de produção em massa. A fuga de capitais, e a desindustrialização de algumas regiões e a industrialização de outras e a destruição de comunidades operárias tradicionais como base de poder na luta de classes se tornam pivô na transformação espacial sob condições de acumulação mais flexíveis. (HARVEY, 2007, p. 265)

O que se percebe é que existe um arranjo estabelecido pelo Estado, com investimento na área de infraestrutura, para consolidação do complexo em um período de 40 anos. Mas, como se deu o planejamento para o âmbito do emprego e do trabalho para a população desta Região Metropolitana? Existe a expectativa dos habitantes dos municípios, onde o complexo está instalado, que espera que esse megaempreendimento venha resolver os problemas de emprego e renda da área. Mas, todas essas expectativas desaparecem quando se solicita “qualificação” para fazer parte desta nova dinâmica econômica da região.

Os municípios do território estratégico de Suape, aparentemente, têm uma oferta de mão de obra para trabalhar nos novos postos de empregos criados nesses grandes empreendimentos. Contudo, o que tem acontecido é a não absorção de grande parte desta mão de obra “disponível”, pois, de fato, ela não existe, visto que o emprego ofertado não condiz com a realidade local em questão, não possibilitando que esta reserva de trabalhadores possa ser instantaneamente realocada para estes postos de trabalho, restando para os nativos, na maioria das vezes, os empregos com pior remuneração. Harvey (2005), ao discutir a realocação da força de trabalho, afirma que:

[...] há sérios problemas friccionais, pois os sapateiros em excesso não podem se tornar cientistas de modo instantâneo, e ditado pelas condições, apenas um reparador de estradas muito talentoso é capaz de se transformar facilmente num professor. A força de trabalho não é qualitativamente homogênea, e excedentes de certo tipo não podem, normalmente, ser instantaneamente absorvidos em outras partes. Inevitavelmente, a transformação das estruturas empregatícias e ocupacionais é lenta, podendo impedir a continuidade de qualquer forma espiralada de desenvolvimento. (HARVEY, 2005, p. 137)

Mas, será que essa transformação produtiva na Região Metropolitana do Recife se deu de forma instantânea? O perfil original dos trabalhadores nativos dos municípios que integram o Território Estratégico³ de Suape está voltado para agricultores e cortadores de cana de açúcar, ou para comerciários e prestadores de serviços não especializados, o que gera um

3 O Território Estratégico de Suape compreende cinco municípios na sua área de influência direta e indireta: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno e Escada.

conflito com as ofertas de emprego no Complexo Industrial Portuário de Suape, que demanda especialistas para trabalhar no estaleiro, na petroquímica ou na refinaria, por exemplo. Se um dos aspectos do discurso das transnacionais para a localização de suas empresas em diferentes locais, na lógica da “guerra dos lugares”, é a oferta de mão de obra barata, por que essas empresas se instalam em áreas onde a mão de obra é desqualificada para o serviço ofertado, e a perspectiva de qualificação em um curto tempo é rara, visto que a estrutura produtiva original se caracteriza por atividades específicas do setor primário da economia, como é o caso de Suape?

Essa situação do CIPS, no contexto do estado de Pernambuco, tem demandado esforços de todos os municípios do entorno e, também, os mais próximos da capital metropolitana, bem como de entidades como aquelas que integram os sistemas “S” (SEBRAE, SENAI, SESI) para formação da mão de obra local. Tem fomentado a implantação de novos centros técnicos, Ifes, e até *campi* universitários federais totalmente voltado para a área de Engenharia, por exemplo. Entretanto, como Mészáros (2008) afirma, não se forja um trabalhador que permita realizar transformações ou até mesmo não se forma um cidadão sem que se desenvolvam valores para além dos interesses do capital.

A maioria dos trabalhadores dos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca que conseguiram emprego no Complexo de Suape trabalha ou trabalhou nas obras de construção das indústrias, como a Refinaria e o Estaleiro. Contudo, este emprego é por tempo limitado, ou seja, até quando durar a obra, se concretizando em demissão em massa desses trabalhadores com o fim das obras. De acordo com dados do Cadastro

Geral de Empregados e Desempregados (Caged), só em 2014, no município de Ipojuca, houve um decréscimo de 22.827 postos de trabalho formais e, no Cabo de Santo Agostinho, o decréscimo foi de 4.887 postos de trabalho com carteira assinada. Em 2010, a admissão nesses municípios foi bem inferior a 2014, com 1739 admissões em Ipojuca, e 1172 no Cabo de Santo Agostinho, mas com 1095 desligamentos em Ipojuca e 810 desligamentos no Cabo, com o saldo de permanência de empregos baixo, mas ainda positivo. Muitas vezes, só são apresentados, no discurso do Estado ou da Imprensa, as vagas de empregos geradas, não levando em conta a volatilidade desses empregos e dos decréscimos negativos (BRASIL, 2015).

A fase de conclusão da Refinaria Abreu e Lima contribuiu com grande parte com esta redução dos postos de emprego. Aline Amora, chefe da seção de Inspeção do Trabalho, da Gerência Regional do Trabalho e Emprego de Ipojuca, em entrevista para o Canal G1, fala sobre essa redução de oferta de emprego e o perfil dos trabalhadores:

Essa desmobilização é esperada. É um cronograma normal de obras que a gente tem, sabíamos que haveria um grande aumento de contratações na fase de obras. Em 2014, já era de se esperar que fossem aumentando as demissões. Agora começa a se construir um novo perfil de contratações: acaba a obra e começa a contratação de uma mão de obra mais especializada. (GLOBO, 2015)

Diferente do discurso, de que um polo de desenvolvimento gera emprego para a população local, o que se percebe, em um primeiro momento, é uma reestruturação das relações de trabalho e são poucos os locais que conseguem se inserir neste “progresso”. Se estabelece uma rede hierárquica de

empregos que se articula, nesses polos, de acordo com a origem das empresas instaladas, que deslocam os funcionários da cidade sede para o polo, ou vão em busca de uma mão de obra mais barata, independentemente de onde ela esteja. São as empresas que definem a estrutura do trabalho nesses chamados polos de desenvolvimento, não havendo uma responsabilidade social de inserção da população local, desestabilizando toda uma lógica preestabelecida, acentuando os desequilíbrios socioeconômicos, visto que, relativamente, para a população local há um aumento dos preços das mercadorias, conseqüentemente, uma diminuição do poder de compra dessas pessoas que não se inserem neste novo processo, tornando-as mais pobres, mesmo que estas continuem com o mesmo ganho mensal. Segundo Marilena Chauí (2003):

A forma atual do capitalismo caracteriza-se pela fragmentação de todas as esferas da vida social, partindo da fragmentação da produção, da dispersão espacial e temporal do trabalho, da destruição das referências que balizavam a identidade de classes e as formas de luta de classes. A sociedade aparece como uma rede móvel, instável, efêmera de organizações particulares definidas por estratégias particulares e programas particulares competindo entre si. (CHAUÍ, 2003, p. 7)

O que se identifica na escala regional é a vinda de um grande contingente populacional, de trabalhadores de outras partes do país, principalmente no período das obras, junto com as empresas que, em grande parte, não são locais. O município de Ipojuca, de acordo com dados do IBGE, passou do quantitativo de 59.281 habitantes em 2000 para 80.637 em 2010, havendo um crescimento de 36,02% do

contingente populacional desse município. O município do Cabo de Santo Agostinho também teve aumento populacional significativo, com o crescimento de 20,95%, passando de 152.977 habitantes em 2000 para 185.025 habitantes em 2010.

Os investimentos no complexo industrial portuário de Suape têm modificado a dinâmica de trabalho e emprego na região, o que tem atingido uma amplitude, a ponto de interferir, associando-se a outros fatores, na dinâmica populacional brasileira, contribuindo para a mudança do fluxo histórico de migrantes nordeste-sudeste, o que os órgãos responsáveis têm constatado é uma inversão desse fluxo, caracterizada tanto por uma migração de retorno, quanto pela migração de profissionais oriundos de outras regiões em busca de emprego, ou transferidos pelas empresas que têm se instalado nessa região. Isto tem gerado uma nova dinâmica urbana tanto no município do Recife, quanto em outros municípios do entorno do complexo, sejam estes da região metropolitana ou não, ao ponto de localidades típicas de veraneio se tornarem locais residenciais, com a transformação dessas de casas e condomínios de veraneios, como também pousadas, em “repúblicas” de trabalhadores de empreiteiras, desestabilizando uma estrutura socioeconômica pré-existente.

Esses trabalhadores geram uma demanda por habitação, contudo, há uma hierarquização dos espaços habitados, baseada na divisão social do trabalho, em que os pior remunerados se instalam nas proximidades da obra, em casas, condomínios e pousadas alugados pela companhia que eles trabalham, e os trabalhadores mais bem remunerados passam a morar nos centros urbanos maiores, no caso de Suape, em Recife e Jaboatão dos Guararapes. Essa procura por

habitação atinge diretamente o setor imobiliário, que parte para a especulação do preço dos imóveis, crescendo bastante o preço para os aluguéis e, também, para a venda. Além disso, o que se observa em Recife é o aumento substancial de construções de edifícios para fim residencial.

Apesar do aumento da demanda populacional na Região Metropolitana do Recife, não há um acompanhamento da infraestrutura na metrópole. Contraditoriamente, Recife é diretamente atingida pelo crescimento do Complexo Industrial Portuário de Suape, mas não é, efetivamente, parte dele, pois há impactos com a saturação dos serviços de saúde, educação e segurança, principalmente, além da habitação. Os recursos públicos federais e estaduais de infraestrutura se restringem à área do Complexo, não levando em consideração a dinâmica metropolitana caracterizada pela mobilidade populacional entre residência e local de trabalho em um raio bem mais largo do que a área do complexo, ficando a cargo das prefeituras a responsabilidade de lidar com as consequências geradas por este crescimento, que afetam, cotidianamente, os moradores de Recife, os quais, na maioria das vezes, não tem tido uma relação direta com Suape.

A expectativa pela população de imediato com a notícia da instalação de um grande empreendimento é que haverá desenvolvimento e que irá transformar a dinâmica local, promovendo um ar de esperança e salvação, mas, de fato, o que acontece é o empobrecimento da população desses espaços, pois, junto com o empreendimento, também vem o aumento dos preços dos serviços e dos produtos básicos, além da especulação imobiliária, tornando o custo de vida mais elevado, fora do padrão da população residente. Isso promove

o aumento das desigualdades de locais, na maioria das vezes, já desprivilegiados em relação aos serviços básicos para a sobrevivência, e é o que vem acontecendo na RMR, onde o PIB aumentou exponencialmente e a renda per capita permanece baixíssima. No município do Cabo, o PIB, em 2012, foi de cerca de 6 bilhões de reais e o PIB per capita ficou em 31.742 reais, enquanto a renda per capita é de, apenas, 259 reais em 2010; e, em Ipojuca, a discrepância é ainda pior, pois, em 2012, o PIB foi de cerca de 11 bilhões e meio de reais, com o PIB per capita de 138.273 reais, enquanto a renda per capita foi de 346 reais em 2010 (PERNAMBUCO, 2015). Deste modo, fica evidente que, à medida que aumentam a atuação e os investimentos de empresas nesta área, as contradições emergem.

Diante disto, o que se observa é o que já destacava Manuel Correia de Andrade (2006), quando enfatizou a desestruturação das estruturas locais com a instalação de grandes complexos industriais, com respaldo do Estado, que se insere na lógica de concorrência entre cidades para a instalação desses empreendimentos na maioria dos casos, formados por capital estrangeiros, dando todas as condições possíveis, em troca de vagas de emprego, que, no entanto, não são suficientes para que promova o desenvolvimento local. E essa lógica tem se perpetuado de maneira cada vez mais perversa, articulada pelos agentes hegemônicos, desconsiderando o impacto na vida cotidiana de maior parte da população.

Considerações finais

Diante da análise realizada, observa-se uma aceleração no crescimento do complexo, com uma intensa transformação

das formas e conteúdos de seu entorno, mas, os problemas sociais locais têm se acentuado, mesmo com a criação de empregos. Não obstante, o que fica evidente é que essas empresas que atuam em redes globais, se estabelecem em áreas como os municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, historicamente com características agrícolas, transformam as estruturas em parceria com o Estado, mas não têm responsabilidade com os problemas sociais criados e acentuados por este processo.

O fato é que este CIPS se instala na Região Metropolitana do Recife na contramão de qualquer proposta de ordenamento espacial, seja no âmbito municipal, seja no âmbito metropolitano. Mas, tudo isso integra a lógica da pseudocontradição do improvisado, visto que, em realidade, um grupo de empreendedores internacionais com segmentos do bloco hegemônico tem a dimensão do planejar. Aquela questão das fronteiras políticas com a dimensão administrativa subvertida pelo capital tem, entre os municípios imediatos e relacionados ao CIPS, a sua materialidade um refinado exemplo (GOMES, 2015).

Como afirma Manuel Correia de Andrade (2006), há um processo de modernização, mas sem mudanças sociais fundamentais. O que Manuel Correia chama de modernização, em sua obra *A terra e o homem no Nordeste*, tem ocasionado várias transformações na Região Metropolitana do Recife, mas sem mudanças sociais fundamentais ainda no âmbito local. Contudo, esta nova estrutura permite uma maior reprodução e concentração do capital pelas empresas transnacionais que se utilizam desta lógica produtiva e do discurso do desenvolvimento, através de articulações com os agentes locais, tanto empresas de menor porte, como o Estado em

diversas escalas, através de uma desarticulação das relações sociais e de trabalho.

Afinal, isso sempre aconteceu com esse bloco histórico, como iniciado neste texto, e o que mais desatina é identificar, em todo esse processo, uma retomada das mesmas mediações, o técnico, o pequeno intelectual burguês que legitima esse discurso do pequeno político, que, atendendo as primeiras demandas do latifundiário, do dono de terras, realiza mais do mesmo. A diferença é que o discurso está mais sofisticado e o apelo internacional de realização do capital está mais robusto do que na primeira globalização. E mais, o mundo do trabalho está mais perverso e precarizado, e segue retirando mais do que pondo na esfera de reprodução da vida. Como Gramsci dizia: uma revolução passiva pode ser ainda mais conservadora do que o que se imaginava.

Referências

ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem no Nordeste*. São Paulo: Cortez, 2006.

ANTUNES, Ricardo. *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2006.

BRASIL. CAGED: *Perfil dos municípios*. Disponível em: http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php. Acesso em: 4 mar. 2015.

BURSZTYN, Marcel. *O Poder dos donos: planejamento e clientelismo no Nordeste*. Vozes, 1985.

CHAUÍ, Marilena. A universidade pública sob nova perspectiva. *Revista Brasileira de Educação*, set./dez., n. 24. São Paulo, p. 5-55.

CONDEPE/FIDEM. *Metrópole estratégica: Região Metropolitana DO Recife*. Recife: CONDEPE/FIDEM, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Região e organização espacial*. São Paulo: Ed. Braziliense, 1986.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo: A história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

ESTADÃO. *Japonesa IHI compra 25% do Estaleiro Atlântico Sul e investe R\$ 207 mi*. 12 jun. 2013. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,japonesa-ih-compra-25-do-estaleiro-atlantico-sul-e-investe-r-207-mi,156390e>. Acesso em: 4 mar. 2015.

ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL. *O Estaleiro*. Disponível em: <http://www.estaleiroatlanticosul.com.br/>. Acesso em: 4 mar. 2015.

GLOBO. *Ipojuca foi a cidade que menos criou empregos no país em 2014*. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/01/ipojuca-pe-foi-cidade-que-menos-criou-empregos-no-pais-em-2014.html>. Acesso em: 4 mar. 2015.

GRAMSCI, Antonio. *A questão meridional*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1989. v.1.

GOMES, Edvânia Tôrres Aguiar. O rural e o urbano em um mundo do capital no qual cada vez mais a exceção é a regra: alguns itens relevantes à luz da Região Metropolitana do Recife. In: ALBUQUERQUE, M.; MACHADO, M. (Org.). *O rural e o urbano na Região Metropolitana do Recife*. Garanhuns: Ed. Universitária da UFRPE, 2015.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Ed. Loyola, 2007.

MARTINS, José de Souza. *A sociedade vista do abismo*. Petrópolis: Vozes, 2008.

MARX, Karl. *O capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967, v. 2.

MÉSZÁROS, István. *A educação para além do capital*. São Paulo: Boitempo, 2008.

PERNAMBUCO. *Base de dados do Estado*. Disponível em: <http://www.bde.pe.gov.br/>. Acesso em: 20 jan. 2015.

PIRES & FILHO ADVOGADOS ASSOCIADOS. *Avaliação de impacto ambiental: Suape – Zona Industrial Portuária*. Recife, 1993.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G. *Portos e o desenvolvimento*. São Paulo: Lex Editora, 2001.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SASSEN, Saskia. A cidade global. In: LAVINAS, L. et al. (Org.). *Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil*. São Paulo: Hucitec: 1993.

SUAPE. *Histórico*. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/institucional/historic.php>. Acesso em: 19 jul. 2011.

SUAPE. *Estrutura*. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/port/port-structure.php>. Acesso em: 4 mar. 2015.

Sobre as autoras

Profa. Dra. Edvânia Tôrres Aguiar Gomes

Professora Titular do Departamento de Geografia da UFPE

<http://lattes.cnpq.br/2073947620231592>

<https://orcid.org/0000-0002-0865-4805>

156

Profa. Dra. Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Professora Associada III do Departamento de História da UFRPE

<http://lattes.cnpq.br/8419255160811830>

<https://orcid.org/0000-0002-0617-0540>

Título Recife despedaçado: distopias urbanas
e espaços de resistência metropolitanos

Autoria Edvânia Tôrres Aguiar Gomes
Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Formato E-book (PDF)

Tipografia Chaparral (texto)
Pill Gothic (títulos)

Desenvolvimento Editora UFPE



Rua Acadêmico Hélio Ramos, 20 | Várzea, Recife-PE
CEP: 50740-530 | Fone: (81) 2126.8397
editora@ufpe.br | editora.ufpe.br

