

ARRANJOS MULTIESCALARES NO PROCESSO DE REQUALIFICAÇÃO DA ÁREA PORTUÁRIA NO RECIFE

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
Universidade Federal Rural de Pernambuco
mariana.zerbone@ufrpe.br

Edvânia Torres Aguiar Gomes
Universidade Federal de Pernambuco
torres@ufrpe.br

RESUMO:

Os processos de requalificação e revalorização das áreas centrais em têm sido recorrentes em diversas metrópoles mundo a fora. Trata-se de uma dinâmica de desvalorização-revalorização das áreas centrais com a implantação de megaprojetos de grife, com investimentos de grandes grupos empresariais. Muitos desses projetos estão atrelados à área portuária, como é o caso do Recife, onde está sendo reproduzido o modelo de implantação de equipamentos de turismo, negócios e lazer nas instalações do porto e adjacências. Trata-se de um movimento a ser desvelado, visto que a lógica produção deste espaço não é compreendida pelo cidadão comum. Assim sendo, o objetivo neste artigo é analisar o atual processo de requalificação e revalorização da área central do Recife, com a implantação do projeto Porto Novo. Esta análise baseia-se em uma perspectiva crítica, orientada metodologicamente sob o materialismo histórico dialético.

Palavras-chave: Área Portuária, Empreendedorismo Urbano, Planejamento Estratégico

GT – “07”: “Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica”

1. Introdução

Os processos e mecanismos 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.

Dentre 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 este 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 para a construção e gestão desses empreendimentos em terras públicas, denominada de Porto Novo, onde está havendo a substituição dos galpões e armazéns originais em terminal de passageiros, museus, centros de artesanatos, polos gastronômicos, shoppings, hotéis e centro de convenções, transformando, com o discurso de desenvolvimento urbano e crescimento do turismo.

O 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 assistidas as necessidades básicas, como saneamento, habitação, saúde, alimentação e emprego. Sendo assim, os investimentos neste âmbito em cidades com altos índices de vulnerabilidades são contraditórios e conflitantes.

Diante destas reflexões iniciais, o objetivo proposto é 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 o 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, contudo tem se apresentado como um espaço de reprodução desses modelos ditos urbanísticos, a fim de fazer parte deste circuito global de cidades como lócus de investimento e turismo.

2. 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 do 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.” (IBIDEM)

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 reformar 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 também especificamente da área portuária. Em 1823 Recife torna-se cidade e capital de Pernambuco. No século XIX, com a mudança estrutural de 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, concluídas 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 sociabilidade 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, a 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 o 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., onde 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.

3. 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. (http://www.portodorecife.pe.gov.br/conheca_portonovo.php)

A idealização do projeto teve início em 2006, mas o primeiro equipamento a entrar em operação foi o Centro 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.”¹ 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,

¹ <http://au17.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/149/projeto-urbanistico-recife-olinda-26571-1.aspx>, acesso em 10 de abril de 2019.

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, sete 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.

4. 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, Meszaros 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. (MESZAROS, 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 a fora. A apropriação de elementos locais esse 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, e várias vezes tiveram suas obras embargadas. 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 ZAC (Zona de ambiente construído), 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 Mészáros (2002), do processo de sociometabolização do capital, ou seja, uma reorganização constante do espaço produzido socialmente para uma melhor reprodução do capital, em que nas condições atuais, estão pautadas nas ações dos grandes conglomerados transnacionais articulados a grupos locais, que se articulam ao Estado para a realização de pequenas políticas (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 levantaram-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 redensolvimento 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, E., 2012, p. 53)

O que se identifica é que essas intervenções “revitalizadoras” 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 ira agregar valor a uma área abandonada”. Segundo Lefebvre, “A mobilização do espaço torna-se frenética e leva à autodestruição de espaços produzidos. O investimento desenfreado do capital não pode arrefecer sem procurar terrenos, territórios, zonas novas. Ou compensações.” (LEFEBVRE, 2008, p. 120.)

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\$ 567,00². 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\$ 1402,11,³ 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 reservado 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

² Dados disponíveis no site da prefeitura do Recife, oriundos do Censo Demográfico 2010. Disponível em <<http://www2.recife.pe.gov.br/servico/bairro-do-recife?op=NzQ0MQ>> acesso em abril de 2019.

³ Dados disponíveis no site da prefeitura do Recife, oriundos do Censo Demográfico 2010. Disponível em <<http://www2.recife.pe.gov.br/servico/sao-jose?op=NzQ0MQ>> acesso em abril de 2019.

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

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 acordo com seus interesses de reprodução do capital a partir da produção do espaço, e o Estado, nos diversos âmbitos, favorece e legitima, agindo como o gestor dessas ações privadas.

5. 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 onde a prioridade é o turista em detrimento do nativo? O que se observa é que em países periféricos, esses processos de revalorização das áreas centrais são associados à desapropriação de imóveis e expulsão das comunidades mais pobres historicamente estabelecidas nessas áreas, sem que seja dada uma melhor condição para essas pessoas, expulsando-as para as periferias.

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

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 entorno 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 a cidade, desvendando os processos interligados nas relações de poder desiguais através das quais essa transformação sócio metabólica ocorre.

6. REFERÊNCIAS

- BERNARDES, Denis. **Recife: O caranguejo e o viaduto**. Recife: Ed. UFPE, 2002.
- CARLOS, A.F.A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2005
- GRAMSCI, A. **Cadernos do cárcere**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- _____. A Arte como renda: globalização e transformação da cultura em commodities. In: **Revista Desígnio**, n. 4, set/2005. P. 27 – 40, 2005b.
- LEFEBVRE, H. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.
- LEITE, R. **Patrimônio e enobrecimento no Bairro do Recife**. Revista CPC, São Paulo, v.1, n.2, p.17-30, maio/out. 2006.
- LUBAMBO, C. O Bairro do Recife: Entre o Corpo Santo e o Marco Zero. Recife: CEPE, 1991.
- MARTINEZ, C. A. F. Entrevista com Erik Swyngedouw. **Geosul**, Florianópolis, v. 33, n. 67, p. 277-287, maio 2018. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/2177-5230.2018v33n67p277>>. Acesso em: 18 jun. 2019.
- MENESES, U. A cidade como bem cultural. In: Mori, V.; Souza, M. et alli (org.), **Patrimônio: atualizando o debate**. São Paulo: 9ª SR/IPHAN, 2006. pp.33-76.
- MESZAROS, I. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. São Paulo: Boitempo, 2002.
- _____. **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 Acesso em 20 de maio de 2019.
- PORTO DO RECIFE. **Terminal marítimo de passageiros**, 15 de agosto de 2014. Disponível em <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/releases-int.php?id=terminal-maritimo-de-passageiros-1>>, Acesso em 20 de maio de 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, J. G. Do ancoradouro ao porto: uma análise do espaço portuário do porto do Recife. 2018. 63 f. Monografia (Bacharelado em Geografia). Departamento de Geografia. Universidade Federal da Pernambuco. Recife, 2018.
- SWYNGEDOUW, E. A Cidade Pós-Política. **e-metropolis**, Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais, nº 08, ano 3, março de 2012 [Online]. Disponível em: <http://www.emetropolis.net/pt/component/edicoes/?task=edicao&id=8> Acesso em 28 abril de 2015
- <http://portonovorecife.com.br/responsabilidade>, acesso em 28 abril de 2015