



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO

JULIANA DRAHOMIRO GOMES

UM MERCADO NA ENCRUZILHADA:

as transformações e permanências de um antigo equipamento comercial frente as urgências do
século XXI

Recife
2019

JULIANA DRAHOMIRO GOMES

UM MERCADO NA ENCRUZILHADA:

as transformações e permanências de um antigo equipamento comercial frente as urgências do século XXI

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial à obtenção do Título de Mestra em Desenvolvimento Urbano.

Área de concentração: Planejamento Urbano

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Edvânia Torres Aguiar Gomes

Coorientador: Prof. Dr. Fabiano Rocha Diniz

Recife

2019

Catálogo na fonte
Bibliotecária Jéssica Pereira de Oliveira, CRB-4/2223

G633m Gomes, Juliana Drahomiro
Um mercado na Encruzilhada: as transformações e permanências de um antigo equipamento comercial frente às urgências do século XXI / Juliana Drahomiro Gomes. – Recife, 2019.
163f.: il.

Orientadora: Edvânia Torres Aguiar Gomes.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2019.

Inclui referências e apêndices.

1. Mercado da Encruzilhada. 2. Recife (PE). 3. Planejamento urbano. 4. Equipamento urbano. 5. Dinâmicas espaciais. I. Gomes, Edvânia Torres Aguiar (Orientadora). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.)

UFPE (CAC 2019-254)

JULIANA DRAHOMIRO GOMES

UM MERCADO NA ENCRUZILHADA:

as transformações e permanências de um antigo equipamento comercial frente as urgências do século XXI

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco como requisito parcial à obtenção do Título de Mestra em Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 13/08/2019

BANCA EXAMINADORA

Profa Dra. Edvânia Torres Aguiar Gomes (Orientadora)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Fabiano Rocha Diniz (Coorientador)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Tomás de Albuquerque Lapa (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Profa. Dra. Heliana Comin Vargas (Examinadora Externa)
Universidade de São Paulo

Dedico esta pesquisa aqueles que fazem do
mercado público, em especial o Mercado da
Encruzilhada, um lugar vivo na sua essência.

AGRADECIMENTOS

Após dois anos de escrita desta dissertação me deparo, apenas no momento de sua finalização, com a força transformadora que é produzir uma pesquisa acadêmica. Acredito, contudo, que este trabalho recebe influências das mais diversas fontes, intelectuais e pessoais. Assim, as linhas que seguem foram escritas pensando nas pessoas que contribuíram de alguma maneira com este trabalho.

Dedico minhas primeiras palavras à minha mãe por ser a principal espectadora de todos os meus passos nesta longa caminhada que é a vida e ao meu pai por ser um exemplo de pessoa batalhadora e dedicada no que faz. Aos meus irmãos por estarem presentes e sempre unidos em momentos importantes das nossas vivências e aos demais membros da minha família por serem responsáveis pelo que sou, pelas minhas raízes e valores.

Agradeço especialmente a Rafael, meu companheiro, por concretizarmos juntos o verdadeiro significado da palavra companheirismo. Obrigada por me ouvir em todos os momentos, pelas leituras e revisões de texto e pela partilha mútua do conhecimento.

À minha orientadora Edvânia Gomes, agradeço pelas orientações, pela disponibilidade nas ocasiões necessárias e por acreditar em mim nos momentos difíceis. Também agradeço ao meu coorientador Fabiano Diniz, pela dedicação e pelas contribuições extremamente relevantes para a pesquisa, sem vocês esta dissertação não existiria.

Também tenho a agradecer aos meus colegas de turma, pelas discussões em sala de aula e pelos trabalhos realizados. Agradeço em especial à Naru, pelas conversas e desabafos e à Fernanda pela pessoa prestativa que é ao também me auxiliar na aplicação dos formulários.

Aos professores do MDU, meu muito obrigada pelo compartilhamento de suas experiências, pelas leituras e aulas substanciais para a minha evolução pessoal e intelectual. À banca avaliadora, meu muito obrigada pelas contribuições e comentários. Um obrigada especial à Professora Heliana Comin Vargas, por ajudar no amadurecimento de um trabalho que alguns anos atrás era um embrião.

Gostaria de agradecer aos integrantes de todas as instituições onde busquei dados significativos para o desenvolvimento do trabalho. Assim, meu muito obrigada à Prefeitura do Recife, CTTU, Arquivo Público de Pernambuco, Museu da Cidade do Recife, Fundação Joaquim Nabuco e CSURB, a esta, um obrigada particular aos técnicos pela disponibilidade em participar das entrevistas.

Por fim, meu muito obrigada a todos os permissionários e frequentadores, verdadeiros protagonistas do dia a dia do mercado, que pararam os seus afazeres por alguns minutos para

me concederem oportunidades de diálogo pelas quais foram expostas muitas histórias de suas vivências naquele lugar, desabafos, momentos de alegria e de tristeza.

“Encruzilhada: onde os caminhos se cruzam, [...] lugar clássico de invocações e encantamentos para todos os povos.” (CASCUDO, 2001, p. 212).

RESUMO

O mercado é um lugar do encontro e da troca (em seus diferentes sentidos) e a cidade é o palco onde se desenrolam estas dinâmicas. Assim, mercado e cidade têm estabelecido uma relação particular desde a origem da história. Nossa pesquisa analisa esta relação tendo como pano de fundo a cidade do Recife-PE e seu Mercado da Encruzilhada no século XXI. Desta forma, buscamos compreender as transformações e permanências e qual o papel deste equipamento para a cidade na atualidade. Na análise, foram adotadas técnicas de pesquisa de caráter qualitativo e quantitativo que compreendem desde pesquisa bibliográfica, à adoção de entrevistas semiestruturadas com representantes do órgão público responsável pelo edifício comercial, bem como com seus permissionários, além de aplicação de formulários com frequentadores do equipamento, entre outras técnicas. Diante dos dados coletados e analisados, observamos relevantes mudanças nos últimos anos decorrentes da crescente valorização imobiliária do bairro (uma intensa verticalização de habitações multifamiliares se impõe), como também, da implementação ou alteração de sua infraestrutura (alterações de sentidos de vias, implementação de ciclofaixas etc.). Por sua vez, o Mercado da Encruzilhada, importante equipamento da localidade, se torna alvo de intervenções mediadas pela Prefeitura. Estas ações frequentemente são direcionadas para a obtenção de diferentes segmentos de frequentadores para o mercado público, identificados como os novos moradores que ocupam os novos empreendimentos imobiliários da localidade bem como habitantes da cidade de forma geral. Entendemos, que estas transformações são provocadas pelas diversas dinâmicas entre os agentes partícipes do lugar, as quais, muitas vezes, são permeadas por conflitos e interesses onde impactos, positivos ou negativos para todos os atores são apresentados.

Palavras chave: Mercado da Encruzilhada. Recife (PE). Planejamento urbano. Equipamento urbano. Dinâmicas espaciais.

ABSTRACT

The public market is a place of meeting and exchange (in its different senses) and the city is the stage where those dynamics happens. In this way, Market and city have established a relationship since the origin of the history. Our research analyses this relationship having as background the city of Recife-PE and its Mercado da Encruzilhada in the XXI century. We tried to understand the transformations and permanences and what is the role of this equipment to the city today. In this analysis, were adopted qualitative and quantitative research techniques, ranging from bibliographic research to semi-structured interviews with representants of the public agency responsible for the commercial building, as well, with their permit holders, besides this, we applied forms with the equipment goers, among other techniques. Given the data collected and analyzed, we observed relevant changes in recent years resulting from the growing real estate appreciation of the neighborhood (an intense verticalization of multifamily housing is being imposed), as well the implementation or alteration of the infrastructure of the neighborhood (changes of roads direction, implementation of cycle lanes, among others). In turn, the Mercado da Encruzilhada, important equipment of the locality, becomes the target of interventions mediated by the City Hall. These actions are often directed to obtaining different segments of Public Market goers, identified as new residents occupying the new real state developments in the locality as well as city dwellers in general. We understand that those transformations are caused by the dynamics between the local agents, with are often permeated by conflicts and interests where impacts, positive or negative, for all actors are presented.

Keywords: Mercado da Encruzilhada. Recife (PE). Urban planning. Urban equipment. Spatial dynamics.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Fachada principal do Mercado da Encruzilhada	23
Figura 2 - Ágora grega e seu mercado a céu aberto.....	32
Figura 3 - Estação e Feira Livre da Encruzilhada.....	48
Figura 4 - Primeiro Mercado da Encruzilhada.....	49
Figura 5 - Linhas de bonde e trem que partiam da região central rumo a Encruzilhada.....	52
Figura 6 - Dia da inauguração do Mercado da Encruzilhada.....	55
Figura 7 - Volumetria e implantação do Mercado da Encruzilhada.....	59
Figura 8 - Fachada principal do mercado e jardins.....	60
Figura 9 - Planta baixa do zoneamento original do Mercado da Encruzilhada.....	61
Figura 10 - Cobogós.....	62
Figura 11 - Basculantes.....	62
Figura 12 - Cobertura.....	62
Figura 13 - Estrutura do mercado (pilares).....	63
Figura 14 – Estrutura do mercado (coberta)	63
Figura 15 - Antigo modelo de box do Mercado da Encruzilhada.....	65
Figura 16 – Setor de peixaria.....	66
Figura 17 - Setor de hortifrutigranjeiro.....	66
Figura 18 - Setor de miudezas.....	67
Figura 19 - Zoneamento do Recife.....	72
Figura 20 - Mapa das principais alterações no entorno do Largo da Encruzilhada.....	79
Figura 21 - Contagem de bicicletas no cruzamento de importantes avenidas da zona norte....	83
Figura 22 - Mapa de usos da Encruzilhada.....	90
Figura 23 - Panorâmica da Encruzilhada e bairros do entorno.....	91
Figura 24 - Mapa com intensidade do fluxo de pessoas.....	97
Figura 25 - A diversidade na Encruzilhada.....	98
Figura 26 - A uniformidade na Encruzilhada.....	98
Figura 27 - Feira realizada no Largo da Encruzilhada.....	100
Figura 28 - Implementação do Zona Azul no entorno do mercado.....	104
Figura 29 - Planta baixa do zoneamento atual do Mercado da Encruzilhada.....	107
Figura 30 – Box sem padrão.....	109
Figura 31 – Box sem padrão.....	109
Figura 32 - <i>Praça Gourmet</i>	112

Figura 33 - Alameda de Serviços.....	112
Figura 34 – Banheiro pós reforma.....	138
Figura 35 - Banheiro pós reforma.....	138
Figura 36 - Ambiente interno de um dos bares da <i>Praça Gourmet</i>	142
Figura 37 - Dia da inauguração do Mercado Temporário do Bolhão.....	144

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Mapas de Pernambuco, Recife e Encruzilhada.....	45
Mapa 2 - Principais vias e pontos de ônibus existentes no entorno do mercado.....	77
Mapa 3 - Principais eixos viários e rotas cicláveis da Encruzilhada.....	84
Mapa 4 - Centralidade, Encruzilhada e bairros do entorno.....	87
Mapa 5 - Mapa com destaque para os bairros de interesse do setor imobiliário.....	92
Mapa 6 - Delimitação do perímetro com principais elementos analisados em destaque.....	95

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - ZEDEs do Recife.....	73
Tabela 2 - Relação dos mercados com suas principais vias de acesso.....	76
Tabela 3 - Análise do valor do m ² de um imóvel na Encruzilhada em três períodos.....	94
Tabela 4 - Análise do valor do m ² de um imóvel no Rosarinho em três períodos.....	94

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Bairros com maior alcance ao mercado.....	85
Gráfico 2 - Principais modais utilizados.....	86
Gráfico 3 - Bairro de origem (localidades secundárias) x meios de transporte.....	86
Gráfico 4 - Bairro de origem (entorno) x meios de transporte.....	88
Gráfico 5 - Faixa de renda dos frequentadores do mercado.....	115
Gráfico 6 - Objetivo da visita dos frequentadores do mercado.....	117
Gráfico 7 - Opinião dos frequentadores em relação às mudanças no equipamento.....	137

LISTA DE SIGLAS

ABRAS	Associação Brasileira de Supermercados
ARU	Área de Reestruturação Urbana
CSURB	Companhia de Serviços Urbanos
CTU	Companhia de Transportes Urbanos
CTTU	Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano
DAU	Departamento de Arquitetura e Urbanismo
EMLURB	Empresa de Manutenção e Limpeza Urbana
ETEPAM	Escola Técnica Estadual Agamenon Magalhães
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICPS	Instituto da Cidade Pelópidas da Silveira
IEP	Imóvel Especial de Preservação
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo
PCR	Prefeitura da Cidade do Recife
PROCON	Programa de Orientação e Proteção ao Consumidor
RPA	Região Político Administrativa
SEBRAE	Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMOC	Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano
ZAC	Zona de Ambiente Construído
ZAN	Zona de Ambiente Natural
ZC	Zonas de Centro
ZEC	Zonas Especiais de Centralidade
ZEDE	Zona Especial de Dinamização Econômica
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social
ZEPHC	Zona Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico-Cultural

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	18
2	O MERCADO PÚBLICO E A CIDADE.....	28
2.1	A ESSÊNCIA DO MERCADO PÚBLICO COMO PONTO DE CENTRALIDADE E VITALIDADE NAS CIDADES.....	29
2.2	O SURGIMENTO DE UM MERCADO PÚBLICO EM UMA ENCRUZILHADA DE DESTINOS.....	43
2.3	O MERCADO DA ENCRUZILHADA NAS SUAS ORIGENS.....	56
2.3.1	Considerações sobre o projeto original do Mercado da Encruzilhada.....	56
2.3.2	O funcionamento do Mercado em suas primeiras décadas.....	65
3	O MERCADO DA ENCRUZILHADA NO SÉCULO XXI.....	71
3.1	O MERCADO E SUA RELAÇÃO COM O RECIFE.....	71
3.1.1	O mercado e o Recife.....	71
3.1.2	O mercado e os bairros contíguos.....	87
3.1.3	O mercado e sua área envolvente.....	95
3.2	O MERCADO DA ENCRUZILHADA NA ATUALIDADE.....	106
3.2.1	A nova configuração física do Mercado da Encruzilhada.....	106
3.2.2	O funcionamento do Mercado da Encruzilhada na atualidade.....	113
4	UMA ANÁLISE DAS TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NA ENCRUZILHADA E SEU MERCADO.....	121
4.1	OS IMPACTOS DAS TRANSFORMAÇÕES NA ENCRUZILHADA.....	121
4.2	OS IMPACTOS DAS TRANSFORMAÇÕES NO MERCADO DA ENCRUZILHADA.....	134
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	147
	REFERÊNCIAS.....	153
	APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA CARGOS SUPERIORES DA CSURB.....	158
	APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA A ADMINISTRADORA DO MERCADO.....	159
	APÊNDICE C- ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS PERMISSIONÁRIOS DO MERCADO.....	160
	APÊNDICE D - FORMULÁRIO PARA OS FREQUENTADORES DO MERCADO DA ENCRUZILHADA.....	161

APÊNDICE E - TABELAS.....	162
----------------------------------	------------

1 INTRODUÇÃO

O mercado¹, enquanto lugar da realização do encontro e da troca (MUNFORD, 1998; VARGAS 2001), sempre perdurou ao longo da história. Apesar das suas transformações e adaptações – intimamente ligadas às necessidades e exigências do corpo social que a cada momento passa por alterações em suas práticas cotidianas – o tipo de comércio em questão teve e tem influência ante as dinâmicas das cidades. Muitos desses mercados são responsáveis pela formação de centralidades² que se destacam pelo seu caráter de atratividade (de pessoas e atividades) e em meio a este fenômeno se cria uma vitalidade³.

Por estarem presentes há tanto tempo em nossas cidades, os mercados guardam um ritmo de vida particular e parte dos indivíduos os considera obsoletos se comparado aos *shopping centers*, às redes de super e hipermercados, entre tantos outros equipamentos de comércio. Assim, na atualidade, estes mercados são considerados resquícios da história cristalizados no espaço urbano ou, como define Milton Santos (1996), são rugosidades⁴, onde, nesta condição, em alguns casos não possuem prestígio significativo por parte dos gestores responsáveis por sua manutenção. Nesta conjuntura, o grande desafio dos mercados na atualidade é resistir ante as transformações das cidades, das dinâmicas de seus agentes socioespaciais e seus encantos pelo capital.

Ao observarmos as dinâmicas sociais produzidas no espaço urbano capitalista, constatamos que estas são concebidas por meio de uma série de conflitos e interesses por parte de seus agentes (CORRÊA, 1989; MARQUES, 2015; HORA, 1998). Nesse contexto, jogos de forças são estabelecidos onde frequentemente se presenciam influências significativas por parte de grupos dominantes na determinação sobre a produção do espaço construído. Nestas circunstâncias, comumente evidenciam-se experiências nas quais se privilegiam certos promotores (uma minoria) das transformações do urbano em localizações onde a terra é mais valorizada, ao passo que para outros agentes restam as localidades de menor interesse, ausentes de infraestruturas básicas.

¹ Ao tratarmos dos mercados em nossa pesquisa, nos referimos ao local físico (aberto ou fechado) onde os indivíduos podem exercer a prática do comércio, cristalizado no ato da troca. Do dicionário Houaiss (2001, p. 1897) encontramos algumas definições para o significado da palavra mercado: “1. Lugar público (coberto ou ao ar livre) onde negociantes expõem e vendem gêneros alimentícios e artigos de uso rotineiro e 2. Estabelecimento onde se negocia(m) determinada(s) mercadoria(s)”.

² As centralidades são localizações surgidas espontaneamente nas cidades. Para o seu funcionamento, elas dependem de diferentes fluxos. Conforme Claval (2000), a situação locacional da centralidade é decisiva no que diz respeito ao grau de interação entre a população e aos custos dos transportes e comunicação.

³ A vitalidade é algo detentor de vida. Segundo Jacobs (2009), para uma cidade obter vitalidade é preciso de certa diversidade (de comércio, serviços, pessoas com perfis diferentes etc.) em suas ruas.

⁴ Como rugosidades, Santos (1996) considera as formas construídas ao longo do tempo e que permanecem no espaço, visualizadas por nós por meio da paisagem, como elementos de acumulação ou superposição.

Neste sentido, cidades segregadas são produzidas por intermédio do Estado e das empresas onde, segundo Lefebvre (2016), estes

se esforçam por absorver a cidade, por suprimi-la como tal. O Estado age sobretudo por cima e a Empresa por baixo (assegurando a habitação e a função de habitar nas cidades operárias e os conjuntos que dependem de uma “sociedade”, assegurando também os lares e mesmo a cultura e a “promoção social”, O Estado e a Empresa, apesar de suas diferenças e às vezes de seus conflitos, convergem para a segregação (LEFEBVRE, 2016, p. 105).

As localidades consideradas privilegiadas são escolhidas por uma série de condicionantes. A disponibilidade de uma infraestrutura razoável, produzida por um trabalho social necessário (FERREIRA, 2005), é um dos condicionantes que tornam o bairro ou conjunto de bairros interessante, tanto para a população quanto para as instituições voltadas para o mercado imobiliário privado. Neste processo, é de fundamental importância a atuação do Estado, pois ele ocupa um lugar de destaque, uma vez que é o principal produtor e gestor dos meios de consumo coletivo como também é o responsável por mediar os conflitos de interesse entre os agentes partícipes (HORA, 1998).

Nesta perspectiva, quando nos deparamos com um antigo mercado público em uma localização privilegiada da cidade, tomada ou visada pelos agentes de interesse imobiliário, nos faz pensar quais medidas são efetuadas perante um elemento comumente considerado componente da infraestrutura do bairro, o qual eventualmente recebe proteção das legislações de caráter patrimonial. Nos bastidores, tanto os agentes particulares interessados por esse tipo de localização, quanto os responsáveis pelas intervenções, manutenções e fiscalizações dos espaços públicos, cristalizados pelas prefeituras Brasil afora, parecem estar preocupados em montar estratégias para que o equipamento em questão se torne compatível e aceitável por parte de seus moradores ou futuros moradores, seus estilos de vida e valores.

Por meio de uma passagem escrita por Haug (1997), compreendemos que na contemporaneidade estamos situados em uma sociedade regulada por um sistema econômico baseado na propriedade privada dos meios de produção e sua operação com fins de rendimento. Assim, “a fome de lucro dos grandes capitais transforma o mundo em uma aglomeração de mercadorias” (HAUG, 1997, p. 193). Hoje em dia, tudo é ou pretende ser mercadoria. Em nosso cotidiano, vivemos reféns dos mais diversos tipos de encantos promovidos pelos grandes proprietários dos meios de produção.

O que as pessoas precisam, consomem e utilizam; onde elas moram, se movimentam e satisfazem as suas necessidades; como organizam a sua vida, se instalam se vestem, se embelezam veem beleza nas outras e as desejam: a totalidade das coisas, dos terrenos e das pessoas é dominada, explorada e configurada pelo interesse capitalista (HAUG, 1997, p. 193-194).

Ante a vulnerabilidade das coisas em um sistema econômico que tem o lucro como objetivo, nada escapa. Até os mais antigos bens da arquitetura, valorizados e estimados por sua população são capturados. Neste sentido, o próprio mercado público – além de ser um meio de circulação de produtos – se converte em uma mercadoria. O equipamento, em condições de se tornar um artigo vendável, cumpre as condições no âmbito de uma relação de troca. De acordo com Haug (1997), toda mercadoria contém dois aspectos, o valor de uso por si e a manifestação do valor de uso. Para nós, esta manifestação do valor de uso que desempenha o papel de aparência é a que importa mais. A sedução dos novos consumidores, antes visitantes pouco frequentes, em nosso caso, do mercado público, é realizada pela estética que se separa brutalmente do objeto (da coisa física). Desta forma, a aparência se torna imprescindível na consumação do ato da compra.

O que é apenas algo, mas não parece um “ser” não é vendável. A aparência estética, o valor de uso prometido pela mercadoria surge também como função de venda autônoma no sistema de compra e venda (HAUG, 1997, p. 26-27).

Neste processo, portanto, o consentimento por parte da nova parcela de frequentadores pelo mercado público vai muito além da sua condição como um lugar de venda de produtos fundamentais para a subsistência diária dos indivíduos, ou seja, ultrapassa os valores de negociações entre comprador e vendedor. A funcionalidade principal do equipamento, enquanto lugar de abastecimento, se esvai. A aceitação dos consumidores está focada na aparência que o equipamento pode prover e estes se permitem desfrutar. Assim, os novos consumidores se deixam encantar pelo mercado público por meio da originalidade da tradição, pela sofisticação dos setores de alimentação “gourmetizados”, pela recriação do passado. O próprio permissionário⁵, aquele antigo comerciante provido dos mais diversos estereótipos, se inclui nesta estética.

Nesta dinâmica, os responsáveis pela administração, manutenção e fiscalização do mercado público são essenciais enquanto agentes promotores das reais intervenções estabelecidas no lugar. Uma vez que um destes mercados se insere no rol de equipamentos qualificados para se investir, uma variedade de ações, inclusive em parceria com instituições privadas, é firmada. As requalificações, revitalizações, reciclagens, entre outros termos iniciados com o prefixo “re”⁶, envolvem desde reformas físicas tais como novas praças de

⁵ Utilizaremos ao longo da pesquisa o termo permissionário visto que os indivíduos que usufruem dos boxes do equipamento possuem uma permissão de uso. Uma permissão de uso significa que o indivíduo pode utilizar o box enquanto ele estiver atendendo à demanda do equipamento. Desta forma, o termo aluguel e locatário não serão utilizados por não se encaixarem na dinâmica estabelecida.

⁶ Atualmente, o crescente número de edificações que passam por intervenções provoca um aumento nas formulações teóricas sobre o assunto (GORSKI, 2003). Contudo, observa-se a inexistência de uma homogeneidade nas produções acadêmicas sobre qual termo é o mais adequado e para quê (revitalização, requalificação, renovação

alimentação, estacionamentos, instalação de outros usos como livrarias, hotéis, auditórios a intervenções com foco na gestão entre elas a promoção de cursos de qualificação para os permissionários.

Ao extrapolarmos a esfera nacional, algo muito comum vem acontecendo no âmbito das relações entre gestores e empreendedores que pretendem construir uma imagem forte e positiva da cidade no intuito de que a mesma se volte para o exterior de maneira competitiva. Esta dinâmica é estrategicamente concebida e envolve a inserção de atributos específicos no rol de capital simbólico de uma cidade⁷ (ARANTES, 2000). Acreditamos que os mercados públicos enquanto lugares dotados de tradição e de história podem se tornar integradores da imagem da cidade e é esta imagem que deve ser aparentada para os investidores.

Este movimento é incipiente no Brasil, contudo, ao contemplarmos esta dinâmica mundo afora, verificamos que uma série de edifícios classificados na tipologia “mercado” são transformados e até novos são construídos por importantes arquitetos da contemporaneidade para entrarem na esteira do capital simbólico. No cenário descrito, observamos a rede de equipamentos existente em Barcelona e sua inserção nos guias de turismo da cidade, bem como equipamentos de destaque como o Mercado da Ribeira localizado em Lisboa, o Metropol Parasol em Sevilha e o Mercado del Puerto em Montevidéu, entre muitos outros.

Por trás destes projetos de refuncionalização ora do mercado público, ora do mesmo e de seu entorno, o que não se revela são as consequências, para os antigos permissionários do equipamento como também para os moradores da localidade, ambos promotores majoritários da construção histórica do equipamento. No âmbito da cidade, quando o entorno do equipamento se torna valorizado e as terras mais caras, uma possível expulsão de seus habitantes é imposta, ao passo que novos perfis de moradores são convidados a se apropriarem daquele local. Para além da segregação socioespacial são constituídos impactos que envolvem mudanças valorativas e transformações da paisagem.

Na esfera do interior do equipamento, movimentos coadunam com as ideias fomentadas em seu entorno, uma vez que o equipamento se integra no grupo de infraestruturas básicas do bairro. Assim, é muito comum, observarmos em um mercado público refuncionalizado,

etc.), além do uso recorrente de alguns destes termos pelo mercado imobiliário com objetivo publicitário. Devido à sutil diferença entre os termos, em nosso trabalho decidimos usar o termo refuncionalização, pois, acreditamos que este é o que melhor exprime as mudanças (sobretudo a aquisição de novas funções) que o mercado pesquisado tem passado nos últimos anos.

⁷ De acordo com Arantes (2000), promotores específicos das transformações dos aglomerados urbanos, falamos aqui de governantes, burocratas e urbanistas, acreditam que as cidades só serão importantes protagonistas no cenário internacional, se as mesmas tiverem capacidade de adotar um plano estratégico qualificado para atender às demandas competitivas do cenário global.

incontáveis transformações que envolvem desde a despossessão de antigos permissionários, a queda ou até o desaparecimento de antigos frequentadores, ou mesmo a introdução de novos perfis de comerciantes e prestadores de serviço, como também diferentes tipos de consumidores que passam a se apropriar do lugar. Substituições também são verificadas no que tange às atividades do equipamento, às mercadorias encontradas, aos preços estabelecidos, à aparência física do mercado, entre muitas outras.

As dinâmicas até agora explicitadas são basilares para o entendimento acerca da investigação de nosso objeto de estudo. O Mercado da Encruzilhada (representado na figura 1) está localizado na Encruzilhada, bairro integrante da capital pernambucana, Recife, localizado na zona norte, próximo ao centro da cidade e ao município de Olinda. Não à toa, bairro e mercado possuem esta denominação. Desde a formação do local, no século XIX, importantes vias apontavam ou findavam neste cruzamento. Pela sua relevância, estações de trem, maxambombas⁸ e posteriormente de bondes foram implementadas em seu entorno (HALLEY, 2013). Pela movimentação diária de pessoas, uma feira existia no local. O mercado tal qual existe na atualidade foi construído apenas em 1950.

⁸ A Maxambomba foi um tipo de veículo de transporte de passageiros constituído de uma pequena locomotiva cuja cabine não tinha coberta, de pequeno porte, puxava dois ou três vagões. A Maxambomba foi inaugurada no Recife em 1867 e foi o primeiro trem urbano da América Latina.

Figura 1 - Fachada principal do Mercado da Encruzilhada



Fonte: acervo pessoal, 2018.

Ao longo da história do bairro, distintas intervenções foram realizadas por parte dos setores públicos no intuito de prover uma localidade bem equipada para seus moradores (HALLEY, 2013). Seu caráter enquanto bairro acessível e atendido por uma infraestrutura satisfatória fez dele uma centralidade secundária cada vez mais importante para a cidade. Pela atratividade de pessoas e atividades que é capaz de influenciar, uma vitalidade ao longo de todo o dia é observada na localidade que compõe o entorno do atual mercado público.

Nos últimos anos, novas transformações direcionadas a um ideal de cidade por parte de certos promotores das transformações do espaço urbano são observadas na Encruzilhada, bem como em bairros adjacentes. Estas mudanças possuem estreita relação com os interesses de agentes que, em determinado momento, começam a enxergar a localidade como potencialmente capaz de receber investimentos (e gerar retornos em troca).

O Mercado da Encruzilhada, equipamento importante no cotidiano do bairro, por sua vez, também é alvo de intervenções consideráveis por parte da gestão municipal. Perante as dinâmicas verificadas por nós, entendemos que as medidas implementadas no mercado trazem aspectos considerados qualitativos para os agentes envolvidos no dia a dia do equipamento, como permissionários e frequentadores. Essa percepção é reforçada por meio dos discursos enfatizados pela Prefeitura da Cidade do Recife (PCR). Ao longo da pesquisa, entretanto, ao investigarmos as ações promovidas pela administração pública, observamos que estas medidas

e outras que futuramente podem ser implementadas podem promover uma expulsão de componentes considerados inapropriados pós-requalificação do mercado.

De forma geral, assim como qualquer antigo equipamento remanescente no espaço urbano, é natural que mercados públicos passem por transformações. A descontinuidade na exploração dos boxes por determinado uso é algo espontâneo que percorre a história de edificações de mesma tipologia. Acreditamos, contudo, que diante das mudanças significativas que vêm atingindo o bairro em questão, exista uma celeridade no que diz respeito às atuais dinâmicas de transformação observadas no equipamento. Diante esta circunstância, formulamos uma questão central no intuito de nos guiarmos ao longo da pesquisa: **enquanto equipamento urbano, qual o papel do Mercado da Encruzilhada na cidade do Recife no início do século XXI?**

Defronte à questão central, buscamos apresentar os objetivos construídos no intuito de respondermos nossa indagação. Como **objetivo geral**, pretendemos **analisar as transformações e permanências do Mercado da Encruzilhada e o papel que ele representa hoje na cidade do Recife**. Ante o objetivo geral, elaboramos três **objetivos específicos**, são eles: **situar conceitual e historicamente os principais eixos teóricos que conduzem a nossa pesquisa; investigar as atuais dinâmicas presentes no Mercado da Encruzilhada e seu entorno, com foco nos condicionantes que possivelmente promovem as transformações e/ou permanências no interior do equipamento bem como no bairro e analisar os impactos promovidos pelos condicionantes identificados, tanto no interior do Mercado da Encruzilhada quanto no bairro da Encruzilhada.**

Centramos nossa observação na maneira como o indivíduo se apropria e usa o espaço urbano e nas condições que são criadas para que ele possa desfrutar do equipamento. Conforme Gomes (2007), independentemente dos pontos de vista ou das diferentes concepções disciplinares, as pesquisas focadas no estudo das cidades apontam para a obrigação do reconhecimento do sujeito nas diferentes partes da cidade. A valorização do indivíduo se dá:

por meio de sondagem das condições de interdependência e inter-atuação do meio físico; da história das construções da cidade enquanto obra, da história das relações entre o uso e a propriedade do solo erigida, bem como do meio social com a estrutura demográfica, econômica e social; e, por fim, a apresentação e a captação da posição ou lugar que esta parte da cidade ocupa no conjunto maior da cidade, segundo a perspectiva de seus habitantes (GOMES, 2007, p. 128)

Nossa pesquisa está embasada em procedimentos metodológicos voltados para uma abordagem quantitativa e qualitativa. Assim, algumas das principais técnicas de pesquisa foram a aplicação de formulários com os frequentadores, como também o emprego de entrevistas

semiestruturadas com representantes do órgão responsável pelo mercado e com os permissionários. Algumas informações obtidas por meio destes dados estão na forma de gráficos e tabelas. Para além das técnicas descritas, outras mais foram adotadas de acordo com os objetivos específicos que a cada momento necessitavam de novos dados de fontes variadas. Uma vez que estas informações foram obtidas, foi realizada a sua análise.

Para o embasamento dos capítulos, foram adotadas técnicas como a pesquisa bibliográfica com foco no tema estudado. Desta forma, foram selecionados e analisados dissertações, teses, artigos e livros que tratam do tema dos mercados públicos e das cidades de forma geral e do Mercado da Encruzilhada, seu bairro e o Recife de forma específica, além dos conceitos utilizados para a construção da relação mercado e cidade; foi realizado levantamento iconográfico do mercado em questão, de mapas do território do Recife, do bairro da Encruzilhada e entorno e levantamento de projeto arquitetônico (novo e antigo) da edificação. Vale ressaltar que muitos destes dados foram coletados nos mais variados setores da Prefeitura; levantou-se e analisou-se matérias de jornal local, tanto do dia de inauguração do equipamento quanto dos dias atuais; foram consideradas legislações municipais tais como o Plano Diretor bem como planos e projetos específicos para as centralidades da cidade e; por fim, a adotou-se a aplicação de entrevistas e formulários que subsidiam a pesquisa.

A respeito das entrevistas e formulários, acreditamos ser interessante detalhar rapidamente os seus processos. De acordo com Lakatos e Marconi (2003), a entrevista é adotada como técnica de pesquisa quando do encontro e conversação de natureza profissional entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações sobre um tema. Especificamente, no caso de nosso trabalho, admitimos que as entrevistas foram fundamentais para a coleta de informações que alicerçaram os objetivos propostos. Os diálogos foram importantes uma vez que auxiliaram na compreensão das ideias dos representantes da Prefeitura do Recife para com o mercado público e seus permissionários, bem como no entendimento das ideias dos permissionários para com o equipamento em questão e com as ações da administração pública.

Utilizamos a análise de conteúdo para interpretar as falas dos entrevistados. Bardin (1994, p.18), baseando-se em Berelson, afirma que “a análise de conteúdo é uma técnica de investigação que tem por finalidade a descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto na comunicação”. Para Silva et al. (2005, p. 74), “o método da análise de conteúdo aparece como uma ferramenta para a compreensão da construção de significado que os atores sociais exteriorizam no discurso”, esta análise, “permite ao pesquisador o entendimento das representações que o indivíduo apresenta em relação a sua realidade e a interpretação que faz dos significados a sua volta”.

Silva et al. (2005) ao se basear em Bardin, afirma que a utilização da análise de conteúdo é subdividida em três importantes etapas,

a pré-análise, exploração do material e tratamentos dos resultados. Na primeira fase é estabelecido um esquema de trabalho que deve ser preciso, com procedimentos bem definidos embora flexíveis. A segunda fase consiste no cumprimento das decisões tomadas anteriormente, e finalmente, na terceira etapa, o pesquisador apoiado nos resultados brutos procura torná-los significativos e válidos (SILVA et al. 2005, p. 74).

Nesta perspectiva foram realizadas duas entrevistas com representantes do órgão responsável pelos mercados e feiras da cidade, a Companhia de Serviços Urbanos (CSURB). A primeira delas foi efetivada com a administradora do equipamento e a segunda com detentores de altos cargos da empresa, estes últimos responsáveis pela condução das ações públicas no interior da edificação. Já a escolha dos nove permissionários entrevistados foi guiada por uma tentativa de escolher os mais variados perfis tais como gênero, tempo de atuação no mercado e tipo de atividade (comércio ou prestação de serviços) com que se trabalha. A escolha desses nove permissionários foi estrategicamente pensada no intuito de obtermos os mais variados pontos de vista⁹.

Por último, ressaltamos a realização da aplicação dos formulários¹⁰. Conforme Lakatos e Marconi (2003), esta técnica é usada quando se tem uma série de questões que são lançadas e as repostas a elas são anotadas pelo pesquisador face a face com outra pessoa (o entrevistado). Em nossa pesquisa foram aplicados 209 formulários com os frequentadores do equipamento. Assim como as entrevistas, estes também foram importantes no intuito de entender quais perfis de usuários estão presentes no mercado na atualidade e quais os pontos de vista destes consumidores sobre as últimas intervenções que estão sendo realizadas. Vale ressaltar que a aplicação dos formulários foi efetivada em dias e horários diferentes e realizada apenas na entrada principal do mercado, posto que não visualizamos um considerável fluxo de pessoas nas entradas secundárias.

A conjuntura atual do mercado, onde importantes transformações têm sido decisivas para o rumo que o equipamento irá seguir no futuro, nos permite pensar sobre o termo encruzilhada. As encruzilhadas são locais de tomadas de decisões, quando alcançamos suas esquinas devemos decidir que caminho seguir. Essa imagem já foi retratada inúmeras vezes no cinema, ao final do filme, o mocinho ou a heroína, se defrontam com uma encruzilhada e decidem seu destino. Qual via percorrer? Esta sempre é a dúvida que surge nessas esquinas.

⁹ A tabela com indicação do perfil dos permissionários está localizada nos Apêndices.

¹⁰ O modelo de formulário está localizado nos Apêndices.

A encruzilhada também é vista como um lugar sagrado para algumas religiões. O historiador Luiz Antônio Simas (2015), apoia-se em Luis da Câmara Cascudo para falar que as “encruzas” têm sido lugares de encantamento para várias populações de diferentes culturas e tradições ao longo da história.

O fato é que a humanidade sempre encarou os caminhos cruzados com temor e encantamento. A encruzilhada, afinal, é o lugar das incertezas das veredas e do espanto de se perceber que viver pressupõe o risco das escolhas. Para onde caminhar? A encruzilhada desconforta; esse é o seu fascínio (SIMAS, 2015).

Neste sentido, o nosso mercado encontra-se mais uma vez em uma encruzilhada, desta vez metafórica. Os agentes que participam de seu cotidiano são responsáveis por decidir o caminho por qual seguirá o equipamento. Na conjuntura atual, visualizamos três caminhos possíveis: um deles aponta para a sua total transformação por meio de refuncionalização extrema; o segundo, caso haja resistência por parte dos antigos agentes, direciona-se rumo ao estabelecimento de uma valorização de seus aspectos tradicionais; o último caminho, por sua vez, pode ser idealizado, caso os promotores das transformações decidam por uma mudança equilibrada entre todos os elementos integradores que hoje se inserem no cotidiano do equipamento.

2 O MERCADO PÚBLICO E A CIDADE

Este capítulo discute o mercado público e a cidade. Uma relação importante para a promoção das dinâmicas urbanas, uma vez que este nunca perdeu seu caráter de lugar do encontro e das trocas (das mercadorias como também das relações sociais) no espaço construído. Esta relação foi construída ao longo do tempo e o mercado até hoje permanece como um ponto de centralidade, atratividade e vitalidade nas cidades, mesmo se transformando e se adaptando constantemente.

A centralidade é estrategicamente pensada enquanto sua localização no meio urbano para que seja acessível à maioria. Desta forma, é um lugar de atratividade de pessoas como também de aglutinação das mais diversas atividades. Nesta condição, ao imaginarmos este ponto central, onde sua origem pode estar em um mercado público, ou não, nos permitimos considerá-lo um dos mais adensados e ricos em termos de diversidade em uma cidade. A combinação destes elementos torna esta centralidade repleta de vitalidade e toda uma animação nas ruas pode ser percebida em distintos horários do dia. Desta forma, a vitalidade pode ser considerada um produto deste fenômeno.

Ao nos debruçarmos sobre nosso objeto de estudo, o Mercado da Encruzilhada, localizado na capital pernambucana, observamos empiricamente as dinâmicas explicitadas anteriormente. O bairro onde está localizado o equipamento também é denominado Encruzilhada e isto não é por acaso. De fato, aquela região é uma encruzilhada, pois dali partem ou chegam vias de grande importância para a estrutura da cidade (Av. Norte, Estrada de Belém, Avenida Beberibe e Rua Doutor José Maria) que nos levam a outros centros urbanos, bairros distintos e até a outros municípios. Justamente por ser um lugar de tamanha atratividade e de intenso fluxo de pessoas uma feira já existia no local desde o final do século XIX. O mercado, nos moldes preestabelecidos até hoje, foi construído apenas na década de 1950. Ao longo das décadas, com a implementação de diferentes atividades tais como instituições, habitações e uma vasta disponibilidade de estabelecimentos no ramo do setor terciário, o bairro se firmou como centralidade secundária na cidade e o Mercado da Encruzilhada como o mais importante equipamento comercial da localidade.

Há quem diga que o mercado está inserido em um grupo de edifícios detentores de uma linguagem arquitetônica muito comum, dentre aqueles produzidos na cidade do Recife nas décadas de 1930 e 1940, a do protorracionalismo. Singularmente, a volumetria do equipamento nos remete a um avião, onde em cada uma de suas alas são encontrados os mais variados tipos de comércio de mercadorias. Nas primeiras décadas de seu funcionamento, o equipamento tinha como principal função (contanto não a única) a de abastecimento da população, que se dava por

meio da comercialização de insumos considerados essenciais ao dia a dia, como frutas, verduras e carnes. Também ofertava produtos complementares à rotina do indivíduo como utensílios domésticos e arranjos de flores. Com o passar dos anos, distintas transformações são percebidas em seus usos, como também no tipo de mercadoria comercializada. Entretanto, o mercado, continua uma referência para recifenses de diferentes localidades.

2.1 A ESSÊNCIA DO MERCADO PÚBLICO COMO PONTO DE CENTRALIDADE E VITALIDADE NAS CIDADES

A cidade e o mercado possuem uma intensa relação de interdependência desde os primórdios da história. Pensar na origem, formação e desenvolvimento de nossos antigos aglomerados urbanos significa considerar a possível influência de determinada forma comercial no espaço urbano. Ao mesmo tempo, observar as características – físicas ou não – presentes em determinada tipologia de comércio, significa aceitar que estas são incorporadas de acordo com as influências do lugar onde estão localizadas, bem como com as necessidades de determinada população no tempo e no espaço. Diante desta dinâmica de interdependência, onde um amálgama de relações entre mercado e cidade foi e é apresentado ao longo dos anos, mesmo que se adaptando, nos questionamos sobre o papel do mercado na vida das cidades nos dias de hoje.

A priori, sabemos que as cidades são habitadas por indivíduos que se inter-relacionam e mediante esta ligação, constroem, ao longo do tempo, elementos considerados necessários para a sua sobrevivência e convivência nestes aglomerados, como ruas, habitações, instituições etc. Para Santos (1996), a paisagem se configura como o conjunto de elementos naturais e artificiais que ao longo do tempo exprimem as heranças dos feitos realizados pela relação homem e natureza. O espaço é formado por estes elementos físicos mais a vida que os anima. Uma vez que existe a possibilidade destes elementos mudarem de função de acordo com as imposições da sociedade, Santos (1996, p.83) conclui que “a paisagem é, pois, um sistema material e, nessa condição, relativamente imutável; o espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente”. Ambos, são como um palimpsesto, o qual, ante as ações das diferentes gerações ao longo do tempo, paisagem e espaço se acumulam e se superpõem. Desta forma, nossa percepção da cidade no presente é formada pela relação destes dois elementos.

De forma racional, Lewis Mumford (2004) define a cidade como um lugar adequado para se depositar os feitos realizados pela humanidade ao longo da história. Ao mesmo tempo, a cidade deve ser condensada objetivando as facilidades que o adensamento propõe e passível de sofrer expansões de acordo com as suas necessidades, visto que

em verdade, a partir de suas origens, a cidade pode ser descrita como uma estrutura especialmente equipada para armazenar e transmitir os bens da civilização e suficientemente condensada para admitir a quantidade máxima de facilidades num mínimo de espaço, mas também capaz de um alargamento estrutural que lhe permite encontrar um lugar que sirva de abrigo às necessidades mutáveis e às formas mais complexas de uma sociedade crescente e de sua herança social acumulada (MUNFORD, 1998, p. 38).

Ante aos dois pontos de vista, que vislumbram a cidade como um palco onde, de acordo com Santos (1996), existe uma relação entre paisagem, espaço e os feitos das diferentes gerações, e conforme Munford (1998), se acumulam bens da civilização, acreditamos que o mercado público pode ser entendido como um desses bens. Apesar de suas adaptações, ao longo do tempo, esses equipamentos resistiram e permaneceram no espaço urbano (ainda que com distintas configurações ou tipologias) e sua existência e localização permitiram fixar centralidades que ainda hoje permanecem em nossos agrupamentos urbanos.

O conceito de cidade é importante para a nossa pesquisa uma vez que ao analisarmos o nosso objeto de estudo, o Mercado da Encruzilhada, temos que entender o contexto onde este está localizado. Ou seja, temos que compreender a dinâmica entre o mercado e a cidade em suas diferentes escalas e quais elementos encontrados no aglomerado urbano podem influenciar nesta relação. Concomitantemente, temos que levar em consideração o tempo, visto que os elementos da cidade mudam ao longo dos anos. O fenômeno enxergado no presente tem íntima relação com o passado (e deve condicionar o futuro), assim, ambos os tempos devem ser investigados.

Cada cidade possui as suas particularidades, as ruas nas suas diferentes hierarquias, as edificações e sua conformação no espaço urbano, os equipamentos, unidades importantes para que os centros urbanos funcionem, são substanciais nesta dinâmica de interdependência entre os elementos da cidade. Para além dos componentes físicos, também é importante levar em consideração tanto as legislações que regem determinado aglomerado urbano, como as distintas ações promovidas pelos órgãos municipais na localidade onde se encontra, no nosso caso, o mercado público. Acreditamos ser importante considerar as particularidades de cada local, visto que são elas as responsáveis pelas diferentes configurações do objeto de investigação. Desta forma, compreendemos que o mercado público não se transforma sozinho e sim por meio de diferentes condicionantes encontrados nos meios urbanos.

Um sentido de cidade distinto dos apresentados é designado por Fernando Chueca Goitia (1982). O autor apresenta três tipos de aglomerados urbanos, de acordo com a civilização onde foram originados. Assim, temos a cidade doméstica, a pública e a islâmica. A primeira é intimista e calada, o que prevalece é a vida dentro de casa. A segunda tem como cerne a questão

da vida civil, onde o exterior, isto é, o espaço público, é considerado o verdadeiro habitat. Na última, prevalece o pátio como elemento essencial para se desenrolar a vida e as relações entre indivíduos.

Diante dessas diferentes definições, haja visto que não é a vida pública que define um aglomerado urbano, o autor toma como exemplo Spengler para justificar a existência de uma cidade a partir do momento que ela possui algo superior a simples presença física de elementos urbanos. Dessa forma, das palavras do historiador retiramos: “o que distingue a cidade da aldeia não é a extensão, nem o tamanho, mas a presença de uma alma de cidade” (SPENGLER apud GOITIA, 1982, p. 15). A alma da cidade, segundo o autor, é uma alma coletiva, na qual uma casa isolada ou um templo solitário, detentores de histórias e particularidades únicas, não são suficientes. A alma da cidade se torna satisfeita, portanto, apenas com o conjunto de todas estas unidades urbanas e este conjunto vive, evolui e alcança um rosto particular e uma forma e história individual. A partir desta construção, se produz uma imagem urbana que conduz toda a vida de uma cultura (GOITIA, 1982).

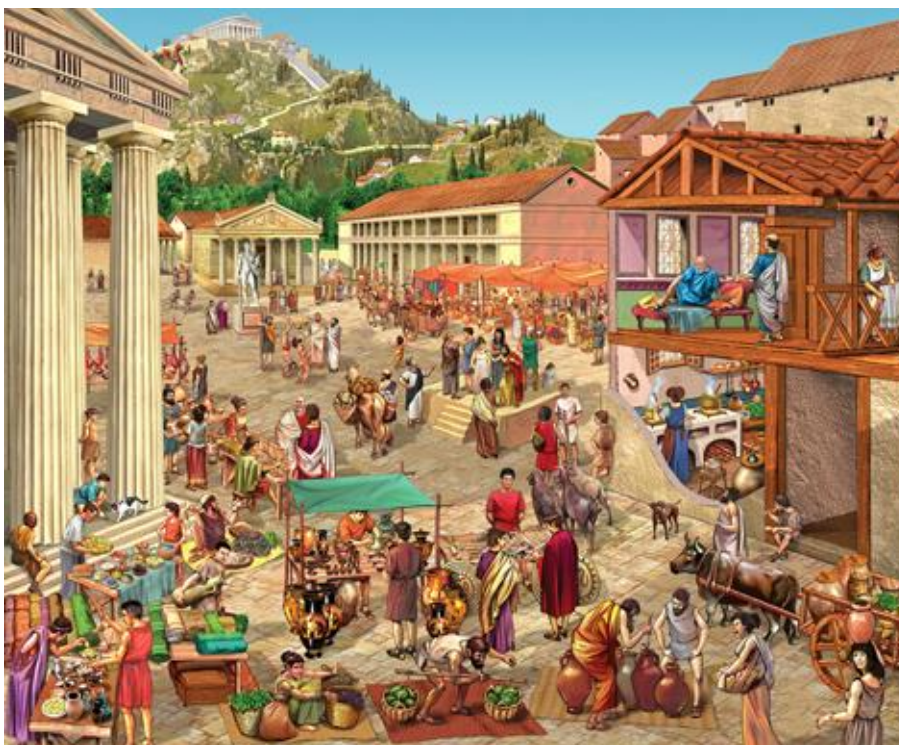
Pode-se argumentar a existência de cidades “sem alma” como as industriais e suas fábricas e cortiços para abrigar operários, já que foram desenvolvidas para funcionar como uma “máquina”. Também as cidades contemporâneas e suas fragmentações e dispersões parecem não incorporar qualquer caráter dos três tipos de cidades citadas anteriormente. No entanto Chueca (1982) afirma a existência de uma solução orientada para a vida dos agrupamentos urbanos na contemporaneidade. Estes devem resgatar a Ágora grega, juntamente ao seu papel de lugar central como elemento essencial na retomada de uma vida de cidade, onde a comunidade é privilegiada e o espaço público é consagrado.

Ao imaginarmos uma cidade como Recife, associamos algumas de suas partes com a Ágora, mesmo que com novas configurações compatíveis aos valores adotados pela sociedade na contemporaneidade ou com o surgimento de outros elementos antes não existentes. Lugares como o centro principal da cidade, possuem muitas similaridades com a Ágora, presente nos antigos aglomerados urbanos gregos. Basta uma visita ao antigo bairro de São José, por exemplo, para visualizarmos seu auge como lugar público. Consideramos que até outros centros de menor porte possuem características da Ágora, mesmo que em menor escala.

Frente a tais características, questionamos: quais os elementos que tornam a Ágora um espaço elementar na vida em comunidade e central no que diz respeito à sua localização na cidade? A sua estrutura era comparável a uma grande praça e se expressava como o ápice da vida pública. Os elementos que a tornavam substancial eram os edifícios públicos – político-administrativos, casas de banho etc. – e os mercados, naquele momento ainda a céu aberto,

como pode ser visualizado na figura 2. Sintetizando, a Ágora era o lugar dos encontros, das trocas, nos seus diversos sentidos, da participação e da vida social, constituindo assim um elemento chave para o fortalecimento da democracia.

Figura 2 - Ágora grega e seu mercado a céu aberto



Fonte: social hizo ¹¹.

Pensando nos distintos elementos que fazem da cidade grega (a polis) um paradigma da organização dos espaços públicos destacamos os mercados que constituíam a Ágora. Esses mercados expressavam a natureza daquela população. No entanto, ao investigarmos com profundidade estes espaços de comércio ao longo da história, averiguamos sua presença em diferentes civilizações, apesar de suas peculiaridades em cada localidade. Assim, observamos os Fóruns romanos e os *Bazaars* árabes. Na Idade Média, notamos a presença das praças medievais e das feiras. Finalmente, no século XVIII, havia os edifícios de mercado denominados em francês de *halle* (VARGAS, 2001). Para Heliana Vargas (2001), algo comum entre todas essas formas é o tipo de estabelecimento, denominado de loja; esta pode ser encontrada como um espaço permanente ou provisório, cristalizado nas barracas ou tendas.

Compreendemos que a ideia de mercado na atualidade é distinta daquela dos séculos anteriores ao XIX. Contudo, é verdade a permanência até hoje de sua essência como lugar público, como ponto de centralidade, atratividade e vitalidade na cidade que atrai a visita dos

¹¹ Disponível em: <https://www.socialhizo.com/historia/edad-antigua/grecia-sociedad-y-vida-cotidiana>. Acesso em: 17.09.2018.

diferentes atores sociais, que funciona não apenas como o lugar do exercício da troca da mercadoria, mas também como propagador de experiências sociais envolvendo outros tipos de manifestações. Perante sua importância para a estruturação do espaço urbano e para a sua população, nos questionamos, o que define um mercado público? qual a sua relação com as cidades?

A interpretação de mercado público pode ser contemplada sob diferentes pontos de vista, em razão dos estudos sobre o assunto se desenvolverem a partir de diferentes áreas do conhecimento como a arquitetura e urbanismo, a geografia, a história, a economia, entre outras. Assim, como já observamos, ainda que esses mercados sejam considerados obsoletos por alguns, pelo fato de possuírem peculiaridades muito distintas vinculadas a práticas milenares, permanece em seu entorno algo de encantador. O fato de estes lugares perdurarem como elemento com forte presença na vida de uma cidade, mesmo com a aparição de super, hipermercados e *shopping centers*, fazem deles objetos instigantes de se investigar. A partir de distintos olhares, buscaremos trazer uma ideia do significado deles.

Partindo do pressuposto que o caráter do mercado como lugar de sociabilidade nunca foi perdido, apesar de suas transformações ao longo do tempo, podemos adotar o ponto de vista do historiador Lewis Mumford (1998), quando ele fala que, muito além da reunião dos consumidores nas praças de mercado para fazer negócios, outras razões os motivavam a se encontrar, dado que aquele era o lugar de ponto comunal da cidade, pois que

em seu estado primitivo, o Ágora era, acima de tudo, um lugar destinado à palavra; e, provavelmente, não existe sequer um mercado urbano em que a troca de notícias e opiniões, pelo menos no passado, não desempenhou um papel quase tão importante quanto a troca de mercadorias (MUMFORD, 1998, p. 167).

Numa lógica parecida, Vargas (2001), afirma que na maioria dos espaços comerciais, ocorria o ato da troca, e em grande parte da história, para que esta ação acontecesse, era substancial o encontro dos indivíduos. Assim, é da necessidade do encontro, para se trocar (ou intercambiar), que nasce o lugar do mercado. Contudo, a qualificação do mesmo como lugar onde ocorre esta dinâmica vai para além da troca de mercadorias e engloba também as experiências e diálogos entre as pessoas em razão de nestes lugares terem funcionado outras atividades: políticas, religiosas e culturais. Assim, eram também locais de divertimento e lazer.

A mesma lógica ocorre nos dias de hoje, mesmo com a aparição de outras manifestações sociais condizentes aos hábitos da população e o desaparecimento de outras consideradas na atualidade ultrapassadas. Assim, em uma breve visita ao Mercado da Encruzilhada, por exemplo, podemos observar o ato da troca entre comprador e vendedor que se inicia no diálogo entre eles sobre “qual fruta está mais madura” ou “qual está mais barata”, e que termina na

“coisa física” da troca do dinheiro pela mercadoria. Ao mesmo tempo, diante de uma mesa de bar dentro do mercado, em uma roda de amigos a troca se estabelece nos olhares e nas conversas.

Na tentativa de encontrarmos uma definição para mercado público onde não apenas a fundamentação teórica, comandada por pesquisadores das áreas citadas anteriormente, fosse considerada a única designação, procuramos complementar nossa elucidação no sentido de enriquecer nossa pesquisa por meio do ambiente empírico no qual os indivíduos que vivem a situação de troca (seus permissionários e frequentadores) do Mercado da Encruzilhada, tivessem a oportunidade de expressar o significado de mercado público para eles. Assim, as entrevistas e formulários aplicados com estes atores foram fundamentais para a construção da nossa definição.

Indo ao encontro com as definições teóricas que associam o mercado a um lugar de troca, nas suas diferentes perspectivas, muitos dos frequentadores ao serem questionados sobre o significado do Mercado da Encruzilhada, o vinculam a um lugar democrático e familiar, onde a convivência entre os indivíduos se torna agradável. Assim, as trocas vão para além da esfera econômica e atingem a sociabilidade. Muitos frequentadores comentam sobre a existência de uma relação pessoal e de reciprocidade entre o comerciante e o comprador, outros o remetem a um lugar de encontro com os amigos, tornando-o então um espaço de lazer.

Segundo a geógrafa Silvana Pintaui (2006), os mercados são uma das primeiras formas onde a relação homem/natureza é fragmentada e a troca é estabelecida como atividade social entre os indivíduos para a reprodução da vida. Todas as civilizações adotaram esta atividade mesmo que com frequências diferentes – esporadicamente, periodicamente ou de forma perene. Os mercados perduraram no tempo e no espaço por meio de metamorfoses e, se hoje eles apresentam configurações distintas ou se inexistem, é devido às inúmeras formas de se adaptarem às racionalidades da produção social do espaço urbano. O fato de estarem presentes na atualidade revela sua capacidade de dialogar com outras formas comerciais.

Dado que no mercado os indivíduos trocam mercadorias e experiências, podemos considerá-lo como importante propagador das atividades sociais e econômicas e, quando citamos que este espaço de comércio desempenha um papel social, não significa apenas o de promover os encontros como também de funcionar por muito tempo como o principal lugar de abastecimento de inúmeras cidades mundo afora, quando esta atividade era considerada social (VARGAS, 2001). Economicamente o mercado se torna importante, pois, pela sua localização estratégica, é um atrativo para o comerciante produtor e para o consumidor de diferentes localidades, os quais adotam aquele lugar como o centro da troca e da circulação de bens.

Com um enfoque voltado para a história e a tradição, o historiador Leonardo Dantas Silva na apresentação do livro “Mercados do Recife”, de autoria de Marcelo Lins (2007), argumenta que é no mercado onde pode se encontrar retratada uma cidade. Tendo em conta este lugar como tradicional, ele se transforma no principal centro de convívio da população, tanto de vendedores como de compradores. Na capital pernambucana esta dinâmica pode de fato ser visualizada em seus inúmeros equipamentos instalados em diversos bairros da cidade, onde ainda encontramos permissionários e suas famílias trabalhando há décadas nos mercados. Vemos também antigos frequentadores que fazem deste lugar seu principal ponto de compras e convívio social.

Com efeito, ao perguntarmos aos frequentadores do Mercado da Encruzilhada o seu significado, muitas das respostas, principalmente as dos indivíduos que comparecem nos finais de semana, coadunam-se com a ideia de Leonardo Dantas Silva. Alguns dos entrevistados associam o mercado à história da cidade ou do bairro, outros referenciam à sua arquitetura, ao patrimônio. Sendo assim, para estes entrevistados, o equipamento é, ou deveria ser, uma referência para os visitantes de fora da capital pernambucana, como um dos frequentadores citou: “é um cartão postal da cidade”.

Por ser um lugar considerado por estas pessoas como rico em história e tradição, muitas de suas mercadorias são referências para a construção de seu significado, principalmente quando associadas à gastronomia local. Mas, isto não exime que outros produtos regionais não sejam encontrados no lugar. Sendo um equipamento onde se encontram mercadorias muito particulares, alguns dos indivíduos o frequentam por este simples fato. Ao pensarmos no mercado como um lugar de compras, no entanto simples – se comparado aos novos espaços comerciais – e popular, nos permitimos exibir o comentário de um dos entrevistados que vislumbra o mercado como um “*shopping* com cara de gente”.

Outra definição para mercado público, muito diferente da citada nos últimos parágrafos, se destaca, elevando o equipamento a um elemento que ultrapassa os seus caracteres simbólicos e funcionais e permite que ele seja explorado sensorialmente. Numa contraposição entre mercado público e supermercado, Rennó (2006) define o primeiro como um lugar onde a variedade de sentidos pode ser manifestada conjuntamente. Desta forma, cores, odores e sabores se misturam à infinidade de pessoas e mercadorias causando a surpresa, o improvável e o imprevisto. A miscelânea encontrada no mercado e a variedade de sua composição, por mais aparente desordem, possui certa ordenação em seu íntimo. No entanto é necessário observar aquela dinâmica para entender sua estrutura.

Nesta mesma esfera sensorial, Munford (1961), entende os mercados como lugares dotados de sentidos e para o historiador não há nada mais importante do que as questões estéticas. O autor argumenta que os lugares e os elementos dotados de imagens e sentidos fazem os homens comuns pensarem e sentirem muito mais pela sinestesia do que pelas palavras e escritos dos estudiosos.

Havia deleite visual no arranjo de artigos no mercado aberto: veludos e brocados, cobre e aço polido, couro trabalhado e vidro brilhante, para nada dizer dos alimentos dispostos nos seus tabuleiros, sob céu aberto. [...] A educação cotidiana dos sentidos, é o fundamento elementar de todas as formas superiores de educação. (MUNFORD, 1961, p. 61)

Nesta perspectiva, acreditamos que as experiências sensoriais percebidas nestes lugares podem ser um dos elementos-chave na escolha dos indivíduos por frequentarem os mercados. Conforme constatamos, para muitas pessoas, a surpresa com o cheiro da erva sentida, com o sabor da fruta experimentada em determinado box ou o diálogo firmado com o antigo permissionário agrega uma experiência incomparável a muitas das formas comerciais encontradas na contemporaneidade.

Outro ponto de vista, distinto do que foi explicitado até agora sobre estes lugares, também é propagado. Na opinião de Silva (2017), a visão difundida sobre mercado muitas vezes é romantizada, principalmente em trabalhos acadêmicos. O tipo comercial, propagado a partir do século XIX e ainda presente na atualidade não é o mesmo dos séculos anteriores. Isto se deve ao fato de que os mercados foram retirados das ruas e praças e isolados em lugares fechados para que a fiscalização e a cobrança de impostos pudessem ser realizadas pelo Estado, de forma eficiente. Assim, ao contrário do que muitos pensam, apesar do mercado ainda ser considerado um lugar democrático e irrestrito para o povo, o auge do mercado enquanto lugar público aconteceu séculos atrás.

De acordo com Vargas (2001), a institucionalização dos mercados, atualmente cobertos, se correlaciona com os interesses dos governos locais. Para tais governos, estes equipamentos tinham amplas vantagens como a padronização e a permanência das barracas em um lugar fixo, como também a implementação de maneira mais eficiente de serviços como a coleta de lixo e o controle sanitário.

Guardia Bassols e Oyón Bañales (2007) indicam que a transformação dos mercados em edificações isoladas e cobertas é produto de aspectos socioeconômicos abrangentes. Os autores argumentam que o crescimento e adensamento demográfico das cidades, bem como a intensificação das trocas, exigiu uma maior separação entre espaço público e privado, promovendo o esvaziamento das ruas e rebatendo claramente nesses espaços de comércio. O fato de imporem uma mudança em sua configuração física também possui relação com o

aumento das exigências voltadas à higiene e urbanidade. De acordo com Donatella Calabi (2015), no século XIX, formou-se um movimento a favor de um urbanismo ligado às questões da higiene pública, o qual propunha um planejamento voltado ao combate dos males urbanos que foi cristalizado no aperfeiçoamento das legislações. Nesse sentido, os mercados são alvo desta política.

Os distintos olhares brevemente expostos neste trabalho, nos ajudam a construir um significado para os mercados do Recife e em específico para o nosso objeto de estudo, o Mercado da Encruzilhada. Compreendemos que estes lugares abarcam diferentes aspectos e se destacam como um emblemático lugar de troca em muitos sentidos, pois pressupõem o encontro dos indivíduos. Desta forma, o mercado se transforma em palco da vida social onde a convivência e as experiências sinestésicas são sentidas enfaticamente. Lá os encontros e as trocas se transformam em novas e diferentes experiências para a população, pelas quais cores, odores e sabores intensificam esta vivência. Portanto, a atratividade dos indivíduos aos mercados públicos ao longo do tempo, sendo eles antigos ou novos frequentadores, coloca-os como legítimos retratos de uma cidade.

A partir deste caráter maior, os mercados exerceram por muito tempo a função de principal ponto de troca entre os habitantes. Por isso devemos desvendar a sua relação ante as dinâmicas urbanas e seu papel diante das cidades. A necessidade do encontro fez deles o lugar central onde frequentemente agrupamentos urbanos surgiram e se desenvolveram em seu entorno. Desta forma, estes espaços de comércio foram elementos estruturadores de diversas cidades ainda existentes e permaneceram, mesmo passando por grandes transformações, como parte importante das centralidades principais de uma cidade, por décadas. Segundo Vargas (2001), a localização dos primeiros mercados era estrategicamente pensada em torno de um lugar considerado neutro por comerciantes e usuários.

A origem do mercado está, portanto, no ponto de encontro de fluxos de indivíduos que traziam seus excedentes de produção para a troca, normalmente localizados em pontos equidistantes dos diversos centros de produção. O fato de serem espaços abertos e públicos imprimia-lhes uma condição de neutralidade territorial e de segurança no ato da troca que acontecia no momento em que as mercadorias eram entregues (VARGAS, 2001, p. 168)

Segundo Munford (1998), os mercados surgiram concomitantemente ao aparecimento dos primeiros meios de transporte e da ampliação de rotas alternativas de deslocamento como os rios e as estradas. Sendo aliados, mercado e transportes se abraçaram harmonicamente e cumpriram suas funções. Com as vias de locomoção, foi possível escoar as mercadorias excedentes e ao mesmo tempo permitir a entrada de diferentes artigos produzidos em regiões

distantes. Para a população de determinada localidade, em especial os comerciantes, os mercados foram considerados pontos de atração e por este motivo influenciaram certas dinâmicas no espaço. Munford (1998, p. 85) relata que “o ideograma sumeriano de mercado, um Y, talvez indicasse que a ideia de mercado como ponto de junção das rotas de comércio já era reconhecida”.

A periodicidade com que ocorriam e a localidade onde se estabeleciam dependiam de diferentes fatores, como o tipo de mercadoria a se comercializar e as possíveis alternativas de deslocamento ao longo da história (PINTAUDI, 2006). Segundo Munford (1998), a necessidade de fixá-lo em local permanente na cidade dependeu de duas condições, a primeira foi o tamanho da população, razoavelmente grande e capaz de ofertar um bom meio de vida aos comerciantes, a segunda foi um satisfatório excedente de mercadorias produzidas localmente e capazes de serem oferecidas à venda em geral.

O fato é que o mercado se tornou necessário a partir do momento em que as cidades de desenvolveram, se expandiram e o acesso aos recursos naturais se tornou dificultoso, ao mesmo tempo em que os indivíduos viraram autônomos no sentido de criarem ocupações para si e dependerem dos outros para que suas atividades alavancassem. De acordo com Goitia (1982), a partir de certo momento da história, a cidade atraiu um contingente de pessoas do meio rural, deslumbradas pela possibilidade de, naquele aglomerado urbano, se libertarem da servidão do campo e encontrarem um ofício e uma ocupação, sendo os negócios e a atividade comercial um grande incentivador desta dinâmica.

Desta forma, havia uma diversidade de indivíduos encarregados de ofícios distintos que se complementavam. O padeiro, por exemplo, necessitava do trigo, contudo, o seu acesso a este insumo era intermediado por terceiros. O mesmo ocorreu com o costureiro, o farmacêutico, o artesão, entre outras ocupações. Concomitantemente, o consumidor necessitava se deslocar em busca de suas mercadorias e quanto mais acessível para ele, mais conveniente era. Desta necessidade entre os indivíduos que precisavam se encontrar para a troca, se originam as centralidades, pontos de atratividade comumente cristalizados pelos mercados públicos que se tornaram o grande centro de abastecimento dos aglomerados urbanos. Esta lógica está na própria razão de ser das estruturas das cidades.

A centralidade surge de maneira espontânea nas cidades capitalistas. Ela atrai diferentes fluxos e, para o seu funcionamento, é de fundamental importância a existência de uma oferta (de mercadorias e serviços) e de uma demanda. De acordo com Claval (2000), o grau de interação entre as pessoas depende das distâncias que os separam e, a depender desta situação

locacional, os custos dos transportes e comunicações serão mais ou menos elevados. Portanto, para as atividades que necessitam dos recursos localizados, a centralidade é muito importante.

As vantagens da centralidade podem ser de ordem econômica e social. No primeiro caso, se pensarmos no consumidor, a centralidade se torna atrativa por ser acessível à maioria e por reunir diferentes mercadorias em um só lugar. Por outro lado, se pensarmos no comerciante envolvido com mais de uma transação, a centralidade é positiva, pois naquele lugar estão presentes diferentes parceiros. Assim este profissional não precisa ter custos com viagens e o tempo de um lugar para outro é eliminado (CLAVALL, 2000).

A partir desta perspectiva, o conceito de centralidade revela a sua importância para a nossa pesquisa. Devemos levar em consideração a localização do mercado na cidade, visto que este aspecto é um fator importante tanto para o seu surgimento como também para seu grau de utilização por parte dos usuários ao longo do tempo. Para além da localização, devemos dar atenção para todos os elementos físicos que influenciam na dinâmica da centralidade tais como as vias de acesso, a origem da população frequentadora do lugar, que distâncias esta população percorre para chegar ao equipamento e quais os meios de transporte que são mais ou menos utilizados.

Especificamente para a nossa pesquisa, devemos entender que a centralidade não é integrada apenas pelo mercado público escolhido como caso de estudo, e sim por uma série de atividades realizadas em seu entorno, promovendo a atratividade diária da população, tanto de comerciantes quanto de frequentadores, propiciando um movimento muito vantajoso para ambos os atores. Portanto, não devemos considerar o Mercado da Encruzilhada o único elemento provocador da centralidade onde está situado e sim um dos mais importantes. Prova de sua relevância é embasada pelos próprios comentários de seus usuários que pensam no equipamento como ponto de apoio, principalmente os moradores e trabalhadores dos bairros do entorno. Ele se torna um elemento facilitador de suas rotinas, pois não sentem a necessidade de se deslocar até o centro principal.

Do ponto de vista social, quanto maior a concentração de um contingente populacional em determinado ponto, maior a probabilidade de surgirem novas e diferentes formas de sociabilidade. A sensação que temos quando estamos em uma centralidade é a de rompimento de qualquer obstáculo que impeça a comunicação entre os indivíduos para que possamos nos tornar um grande ser coletivo (CLAVALL, 2000). As antigas centralidades ainda existentes em nossas cidades permitem este tipo de interação. As novas também concedem tipos diferentes de sociabilidade, mas frequentemente esta dinâmica ocorre de forma menos intensa.

Para Manuel Castells (2014), as centralidades combinam diversos aspectos: econômico, político institucional, simbólico ideológico e social. O centro econômico é aquele que intermedia os diferentes elementos econômicos da estrutura urbana (produção, consumo, troca) como também os agentes sociais daquele lugar. A centralidade política se dirige ao estabelecimento de formas urbanas ligadas ao Estado, as quais servem de intermediadoras do aparelho institucional.

O lugar ou lugares destinados a condensar expressivamente uma carga de símbolos, representados pelos distintos elementos físicos formadores de uma linguagem urbana, são designados como o centro simbólico de um aglomerado urbano. Finalmente, a centralidade social é aquela que intermedia a estrutura urbana e as distintas formas de relações sociais. Neste caso, a ideologia também está presente, pois o centro é envolvido por uma riqueza de conexões entre os indivíduos (CASTELLS, 2014). Os aspectos aqui explicitados ocorrem de maneira mais ou menos intensa e podem inclusive não ocorrer a depender do tipo de centralidade em questão. Afinal, cada uma delas possui características peculiares, já que os centros das cidades são heterogêneos.

De acordo com Sposito (1991), o centro principal de uma cidade não está localizado necessariamente no centro geográfico, nem tampouco ocupa o seu sítio histórico. Para a geógrafa, a centralidade é definida como um elemento integrador e dispersor simultaneamente. É o ponto de convergência de parte significativa dos principais eixos viários, ou seja, é um lugar de atratividade de indivíduos acostumados a irem a esta localidade no intuito de realizar algumas de suas atividades. Ao mesmo tempo, é a partir deste centro que as pessoas se deslocam para outros pontos da cidade e até mesmo para fora dela onde atividades complementares estão localizadas.

O poder de atratividade sobre uma população, detentora de interesses muito específicos e ocupações diversificadas, para o ponto central, faz dele uma localidade de aglutinação social e econômica. Desta forma, nos centros das cidades, mundo afora, encontramos intensamente a atuação do setor terciário, bem como instituições públicas e privadas, espaços de lazer, habitações etc. Para Sposito (1991), mesmo havendo o surgimento de outros centros secundários por meio de uma nova dinâmica da divisão territorial do trabalho, o que importa é o papel de concentricidade que cada um deles desempenha em diferentes localidades da cidade.

Imaginemos então este ponto central onde a origem pode estar no seu mercado. Haja vista a facilidade com que a população se desloca até esta centralidade por meio das vias de acesso, os encontros, as trocas e a pluralidade de atividades oferecidas consentem o seu funcionamento ao longo de todo o dia, o que nos permite considerá-la uma das mais adensadas

e mais ricas em termos de diversidade da sua população. A combinação destes elementos, faz do centro um lugar repleto de vitalidade, permitindo que a animação do entorno do mercado seja visualizada pelo pedestre sem esforço. Assim, consideramos a vitalidade como um produto desta dinâmica.

Para Jane Jacobs (2009), a diversidade é a chave para se obter cidades saudáveis, seguras e dinâmicas e a sua promoção é a chave para se alcançar a vitalidade nas localidades. Jacobs acredita que a pluralidade gerada pelos aglomerados urbanos está fundamentada no fato de que os indivíduos estão muito próximos e eles “manifestam os mais diferentes gostos, habilidades, necessidades, carências e obsessões” (JACOBS, 2009, p. 161).

A escritora faz duras críticas ao planejamento urbano de meados do século XX que buscou moldar a reurbanização de maneira ortodoxa. Sua crítica ao zoneamento das funções da cidade é uma constante. Para Jacobs (2009), uma complexa combinação de usos, disponíveis em horários distintos, é fundamental para se obter pluralidade e consequentemente localidades movimentadas e dinâmicas ao longo de todo o dia. De acordo com a escritora, como um dos elementos responsáveis pela diversidade das cidades, o comércio varejista é de grande importância social e econômica para os aglomerados urbanos.

A experiência da vitalidade não deve se limitar apenas à quantidade de usos e de pessoas. A qualidade deve ser posta em questão pelos planejadores como um critério para se obter uma boa experiência da vida nos espaços urbanos. Esta é a opinião do urbanista Jan Gehl (2015), fazendo do conceito de vitalidade algo relativo. Para o pesquisador “o que importa não são os números, multidões ou tamanho da cidade, e sim a sensação de que o espaço da cidade é convidativo e popular; isso cria um espaço com significado” (GEHL, 2015, p. 63).

Para se obter uma cidade com dinamismo, variedade e complexidade em sua rotina é necessária a combinação das atividades urbanas, incluindo sociais e de lazer, com a qualidade de um espaço público devidamente bem pensado e projetado para apoiar as dinâmicas que intensificam a vida nos aglomerados urbanos (GEHL, 2015). A opinião do pesquisador nos leva a refletir sobre as centralidades de cidades capitalistas periféricas.

Ao adotarmos o centro secundário da Encruzilhada, localidade onde se encontra o nosso objeto de investigação, observamos a existência de vitalidade em horários diferentes, visto que ali se encontra uma diversidade de pessoas caminhando e interagindo como também se estabelecem múltiplas atividades com usos distintos. Estes fatores são importantes promotores de pluralidade e da geração da sensação de segurança do lugar. O próprio mercado é um dos propagadores da vitalidade e alguns dos frequentadores admitem que a sua existência é muito importante na promoção deste fenômeno.

Ao refletirmos sobre a vitalidade e os mercados públicos, observamos que o significado da categoria em questão extrapola o que foi citado por Jacobs (2009) e Gehl (2015) e vai para além da noção de um lugar caracterizado pela centralidade, pela dinamicidade e pela concentração de pessoas que estão ali pelo simples interesse na troca e no consumo. Ou seja, supera o seu caráter funcional como lugar de abastecimento. Falamos então do significado de vitalidade conectado à tessitura das relações sociais criadas a partir de lugares históricos e públicos, à possibilidade do encontro e das trocas simbólicas existentes ali e à espontaneidade em seu cotidiano estimulado pela variedade de sentidos, cores, cheiros e sabores (FIGUEIRAS, 2006).

Nesta perspectiva, a noção de vitalidade nos mercados supera o que foi convencionado pelo pensamento econômico ao longo do tempo, que os julgavam simplesmente como um lugar de encontro para o comércio e para as trocas econômicas. Se, atualmente, estes equipamentos são caracterizados pela força social e simbólica é devido ao seu poder de articular as práticas impostas pelo progresso às antigas ações de comércio e consumo. Os mercados se transformaram no intuito de sobreviverem no espaço urbano, sem deixarem de lado suas particularidades (FIGUEIRAS, 2006).

Diante da dinâmica explicitada nos últimos parágrafos, observamos a capacidade de influência do antigo mercado no espaço urbano. O mesmo foi crucial para o desenvolvimento de muitas centralidades encontradas hoje nas cidades, que têm em sua essência o poder de atrair atividades, pessoas, infraestrutura para um mesmo local. Naturalmente, a combinação destes elementos se revela uma verdadeira vantagem para os mercados e seus entornos, pelo fato de produzirem encontros, vitalidade e dinamicidade ao longo de todo o dia e conseqüentemente uma sensação de segurança para os transeuntes. Apesar destes equipamentos e suas adjacências oportunizarem dinâmicas consideradas positivas para o espaço urbano, há quem julgue na atualidade os super e hipermercados lugares mais seguros.

Os supermercadistas, donos ou administradores das redes de super e hipermercados, adotam artifícios no intuito de segregarem a edificação de seu entorno, conseqüentemente dos pedestres. As formas de distanciamento muitas vezes são conciliadas com a própria arquitetura. Assim, grades e muros, ausência de aberturas na edificação, grandes estacionamentos localizados na entrada principal, altura do edifício diante da rua se apresentam como soluções para este distanciamento. Desta forma, apesar de estes equipamentos estarem situados majoritariamente em locais de fluxo de pessoas, geralmente não favorecem a vitalidade em seu entorno imediato, são arquiteturas do isolamento. Estes equipamentos se utilizam de dispositivos como vigilantes armados, câmeras de segurança e acessos limitados para sua

própria segurança. Seriam as redes de supermercados e hipermercados espaços geradores de vitalidade na cidade? Em caso positivo, esta vitalidade, caracterizada entre outros fatores, pelos encontros e trocas, promove uma vigilância social¹²?

De acordo com Rennó (2006), esta tipologia por si só reflete uma estrutura de valores que nos remete à assepsia e à impessoalidade. O espaço higienizado, produto da arquitetura globalizada, é capaz de construir uma barreira para tudo que for entendido como contaminação vinda do espaço poluído das ruas: barulho, calor, iluminação e o fluxo imprevisível e espontâneo dos indivíduos. O supermercado impõe um ambiente artificial, onde os sentidos são ofuscados por iluminações e cheiros artificiais; o fluxo de pessoas é comandado por corredores e a possibilidade das trocas sociais é excluída pelo simples fato de não ser necessária naquele ambiente. A vitalidade no interior dos supermercados torna-se então muito limitada.

Muitos admitem que as redes de super e hipermercados têm uma relação com o espaço urbano e influenciam nas diferentes dinâmicas da cidade. Entretanto, ainda que este não seja o tema de interesse central da pesquisa, mesmo que possam vir a atrair em torno de si uma série de outras atividades comerciais, ao pensá-los em termos de produção de vitalidade urbana e de animação dos espaços públicos, esses equipamentos não parecem promover essas dinâmicas do mesmo modo que os mercados públicos. Em contraponto, seguimos assistindo às performances dos mercados públicos como atores centrais na promoção da animação em seus entornos, gerando por meio dos transeuntes a vigilância das ruas, em uma relação de cumplicidade com a cidade, como sempre foi desde seus primórdios.

2.2 O SURGIMENTO DE UM MERCADO PÚBLICO EM UMA ENCRUZILHA DE DESTINOS

Um dos significados dados à palavra encruzilhada pelo dicionário Houaiss (2001, p. 1139) é a seguir descrita: “lugar onde se cruzam ruas, estradas, caminhos, cruzamentos, encruzada”. O Recife, capital pernambucana, possibilitou em sua paulatina expansão, impulsionada no século XIX, a emergência destes pontos de convergência fundamentais para o surgimento dos cruzamentos onde diferentes meios de transportes desempenharam seus papéis. Casualmente, um desses cruzamentos deu origem a um bairro que viria a se chamar Encruzilhada. Ali, como ponto de centralidade, um mercado público foi implementado. As

¹² De acordo com Jacobs (2009), para se obter vigilância nas ruas é necessário o movimento ininterrupto de pessoas, a separação entre espaço público e privado e a existência de olhos para as ruas, ou seja, os olhos de pessoas que naturalmente contemplam o espaço público dentro de suas casas e inconscientemente exercem a vigilância social. Contudo a autora não nega a necessidade do policiamento.

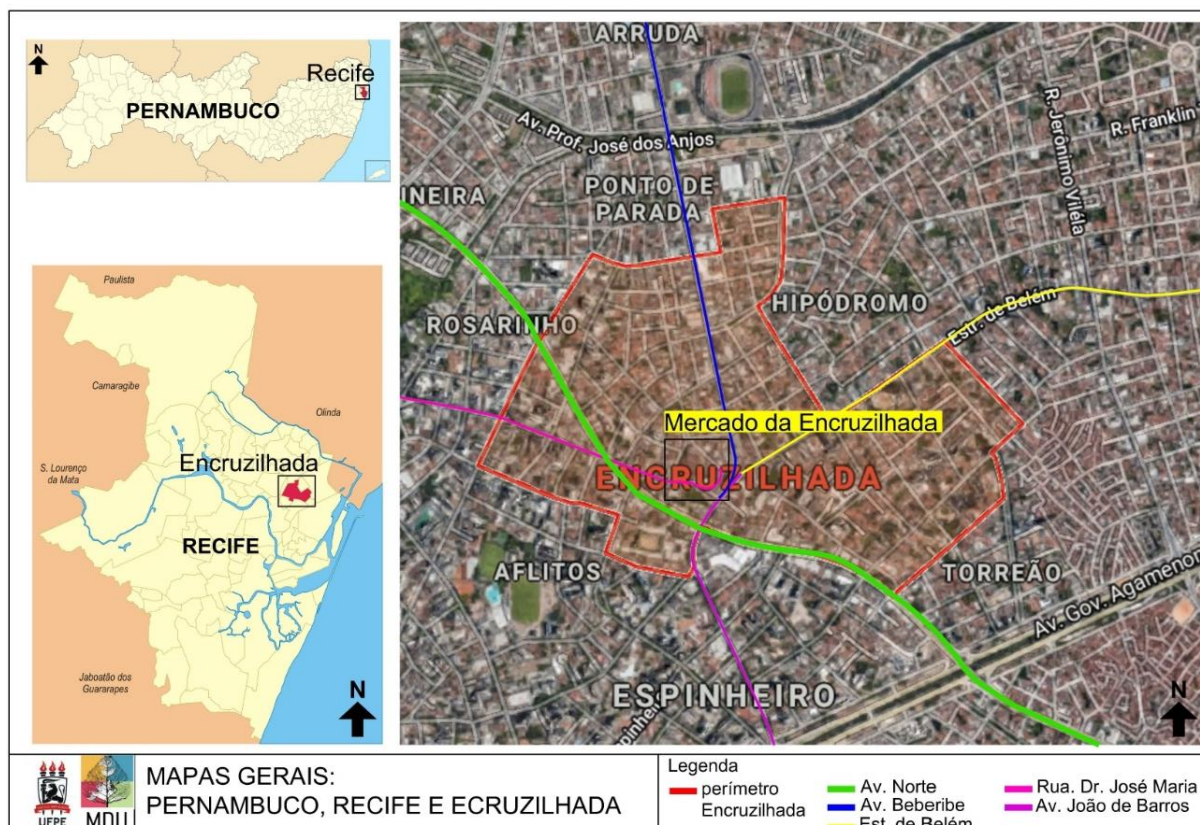
antigas estradas, atuais ruas e avenidas presentes neste bairro tinham como uma de suas finalidades facilitar o deslocamento das pessoas e/ou mercadorias.

Pela localidade passam vias de diferentes hierarquias com características muito distintas como a Avenida João de Barros, ponto principal de chegada ao bairro central da Boa Vista, e a Estrada Nova de Beberibe – atual Avenida Beberibe – que conecta a Encruzilhada ao bairro popular de mesma denominação. Vale citar a Rua Doutor José Maria – antiga Estrada do Rosarinho –, que apesar de na atualidade não ter conexão direta com o mercado, nas décadas anteriores levava ao bairro do Rosarinho. Para além dos vínculos fortalecidos entre bairros, da Encruzilhada também é possível se deslocar para outros municípios. A Estrada de Belém, que é meio de ligação com o município de Olinda inicia-se neste bairro e, por meio da Avenida Norte, antes denominada Estrada do Limoeiro, podemos chegar ao município de Limoeiro.

Os primeiros esboços desta encruzilhada remontam ao século XVIII. Naquele momento, o vilarejo era chamado de Belém (HALLEY, 2013). Seu adensamento não se comparava a partes mais antigas da cidade, no entanto o que fez dele ser um futuro bairro com a configuração atual e relativamente importante, em razão de o considerarmos nos dias de hoje uma centralidade secundária, foi a sua posição estratégica. Conforme os mapas representados abaixo, a localidade, se situa na porção norte¹³ da capital pernambucana que, naquele instante, possuía uma incipiente ligação com a área central da cidade. As estradas já existentes naquela localidade juntamente com os meios de locomoção foram fundamentais para a conexão entre bairros.

¹³ De acordo com a lei 16.293 1997, o Recife possui 6 Regiões Político Administrativas (RPAs), estando o bairro da Encruzilhada inserido na RPA 2.

Mapa 1 - Mapas de Pernambuco, Recife e Encruzilhada



Fonte: Google Earth e Prefeitura da Cidade do Recife¹⁴, 2019, (editado pela autora).

Os primeiros meios de locomoção, utilizados para o deslocamento de um destino a outro, variavam ao longo dos anos de acordo com o surgimento de novos meios de transporte, considerados mais eficientes. De acordo com Halley (2013), no Recife, até meados do século XIX, as conexões entre as localidades eram feitas por diligências de tração animal. Posteriormente, os bondes de trilhos puxados por burros foram utilizados para ligar a área central aos povoados mais próximos. Concomitantemente, o transporte ferroviário das maxambombas¹⁵ foi operado nas localidades mais longínquas e Olinda, funcionando a partir do final do terceiro quartel do século XIX a meados do primeiro quartel do século XX.

Sendo a localidade importante por suas conexões, foi alvo de intervenções por parte de uma das empresas responsáveis pela implementação das vias férreas da cidade, a Companhia de Trilhos Urbanos do Recife, Olinda e Beberibe. Em sua primeira década de existência, obteve uma licença para instalar uma linha com destinos a Olinda e a Beberibe onde a estação principal era localizada na Encruzilhada de Belém. Este primeiro nome foi agregado ao nome do bairro devido à importância da localidade como ponto de convergência dos distintos trilhos urbanos.

¹⁴ Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/servico/encruzilhada>. Acesso em: 20.11.2018.

¹⁵ De acordo com Halley (2013, p. 130) a maxambomba é uma “locomotiva a vapor composta por três vagões de passageiros”.

Um posto amplo e estruturado, com três plataformas foi implementado no lugar e ao seu lado, onde hoje se encontra o atual mercado, uma edificação foi construída com a finalidade de oficina e depósito da empresa (HALLEY, 2013).

Mário Sette (1981), em seu livro “Maxambombas e Maracatus”, recorda a dinâmica naquele lugar a partir do momento que se implementa a Estação da Encruzilhada:

vinham apitando de longe os trens do Recife, de Olinda e de Beberibe. E ali cruzavam-se. Era um espetáculo curioso e agradável o encontro dessas três composições. Paravam um perto do outro. De vagões a vagões, olhares, cumprimentos, perguntas, frases [...] Dali a pouco novos apitos e os trens tomavam o seu rumo. Ponto de movimento a Encruzilhada. Mas feioso e sujo de carvão de pedra. As fachadas dos prédios nunca estavam limpas. Uma estação no centro do pátio com três alpendradas e três plataformas (SETTE, 1981, p. 208).

De acordo com Reynaldo (2017), esta linha férrea, antes uma estrada, se originava na Rua Visconde do Rio Branco, atual rua da Aurora, localizada no bairro da Boa vista, e até a Encruzilhada de Belém possuía 3,2 quilômetros. Hoje, parte deste trecho de linha férrea é a atual Avenida João de Barros que se bifurcava para dois sentidos, um deles rumo ao arrabalde de Beberibe, e o outro em direção à Olinda, passando por Campo Grande, Salgadinho, Arrombados e finalmente chegando ao Varadouro, hoje em dia um bairro da cidade. Outro ramal posteriormente implementado à abertura da Estrada do Arraial e que fazia ligação com o aglomerado de Encruzilhada de Belém era o do Rosarinho que tinha início na Tamarineira (LINS, 2007).

Para além da circulação constante das maxambombas, ainda na década de 1870, outro sistema de transportes foi instalado em uma via localizada lateralmente àquela encruzilhada. A companhia inglesa *Great Western of Brazil Railway Company Limited* era detentora do sistema ferroviário no Nordeste. Segundo Nóbrega (2013), a linha de trem fazia a ligação entre Recife, Paudalho e Limoeiro. Até meados da década de 1880 esta linha era majoritariamente utilizada pelos ingleses, sendo que no ano de 1884, um terceiro vagão foi destinado para a terceira classe, por pouco não duplicando o número de usuários (NÓBREGA, 2013). A antiga linha férrea passava pela Estrada do Limoeiro, hoje a atual Avenida Norte.

Nos vagões do trem era permitido o transporte de pessoas bem como de mercadorias como animais, alimentos, entre outros para serem comercializados na capital ou para serem retirados no Porto do Recife (NÓBREGA, 2013), o que nos leva a pensar sobre a possibilidade deste meio de transporte ter sido o principal a abastecer aquela freguesia, dado que lá existia uma estação da linha férrea. Assim, mercadorias vindas do interior bem como vindas de outras localidades passavam por lá.

As facilidades de conexões naquela encruzilhada promoviam a dinâmica do encontro entre a população e facilitavam as diferentes formas de troca. Assim para comerciantes a localidade era privilegiada, visto que a circulação de pessoas naquele lugar era intensa em distintos horários do dia. Ao mesmo tempo, para os consumidores as facilidades de encontrar uma fonte de comércio variado próximo ao seu meio de deslocamento também era uma vantagem.

Ainda no século XIX, uma feira livre foi estabelecida no local, sendo o embrião do mercado público até hoje presente no bairro. Assim, comércio e transportes foram fundamentais para o fortalecimento de uma futura centralidade naquele lugar. Na feira permanente se encontravam gêneros alimentícios como frutas, legumes e carnes. Segundo Lins (2003), esta feira não era vista com bons olhos pela elite recifense por se apresentar desorganizada, onde existiam hábitos considerados malvistas e produtos tidos como de pouca qualidade. Sette (1981, p.208) a recorda como “ignóbil com barracas de toldo imundo com detritos de verduras e frutas pelo chão a semana inteira”. Neste contexto, Lins (2003) enxerga a formação do futuro bairro como popular e não aristocrático.

Com efeito, o encontro e a troca eram verificados naquela freguesia. Haja vista a presença da feira, da estação da maxambomba e da estação de trem como substanciais para a sua dinâmica, observamos também a promoção de festividades e manifestações religiosas e políticas atrativas à população de diversas partes da cidade. Segundo Halley (2013), lá se desenvolviam eventos populares ao longo do ano ligados às tradições nordestinas como os pastoris, as festas juninas em homenagem aos santos do mês, o bumba-meu-boi, os fandangos, entre outras. Lins (2003) recorda, também, os efervescentes comícios políticos realizados próximos à estação e ao pátio da feira. Com suas relativas diferenças, as dinâmicas conferidas naquela encruzilhada, muitas vezes se pareciam com os lugares de mercados da Antiguidade e Idade Média.

Esta foi a configuração de Belém da Encruzilhada até as primeiras décadas do século XX. Como pode ser visualizado na figura 3, dois dos elementos estruturantes e já citados neste trabalho foram a estação e a feira, localizados próximos um do outro, no que até hoje se destina ao coração do bairro. Devido às funções oferecidas no lugar, a concomitante consolidação daquela encruzilhada como uma centralidade foi se formando. Ao longo das décadas do século XX, novos elementos abarcam aquela localidade fortalecendo a importância do bairro para a cidade.

Figura 3 - Estação e Feira Livre da Encruzilhada



Fonte: Museu da Cidade do Recife.

A partir do primeiro quartel do século XX foram postas em prática novas ações condizentes ao momento pelo qual o Recife estava passando e ao seu status ante a sua influência e prestígio na escala regional (HALLEY, 2013). O contínuo desenvolvimento dos arrabaldes bem como o seu crescimento populacional exigiam melhoramentos referentes à estrutura física daquelas localidades por parte do município. As rápidas transformações sentidas na cidade eram levadas em consideração pelos agentes responsáveis pela sua gerência na época. Para Rezende (2002, p. 95), a preocupação por parte dos gestores era de erradicação dos aspectos malvistas: “Falava-se em eliminar as feições coloniais e tropicais do Recife. As palavras de ordem eram, urbanizar, civilizar e modernizar”.

Segundo Virginia Pontual (1999), a partir da década de 1920 foram adotados os primeiros planos urbanísticos que de fato alterariam a fisionomia da cidade. Alguns destes planos foram direcionados para intervenções nos bairros centrais, outros focaram também na urbanização dos subúrbios como na gestão de Sérgio Loreto (1922-1926), quando obras e reformas de largos e praças foram realizadas (PONTUAL, 1999). Alguns largos das distintas regiões foram os escolhidos para o estabelecimento dos futuros mercados públicos.

As propostas de remodelação, expansão e zoneamento foram elaboradas até meados do século XX e se coadunavam com um discurso onde o foco era a erradicação do caos e a concretização da ordem. A monumentalidade, juntamente com o conhecimento técnico, era valorizada (PONTUAL, 1999). Como um dos alvos da prática de erradicação da desordem estavam algumas feiras livres.

Estas antigas feiras surgidas nos diferentes núcleos urbanos já não eram suficientes à demanda daqueles moradores e, embora ainda fossem o melhor meio de abastecimento, eram consideradas pelo poder público e pelas elites uma forma anti-higiênica e desordenada de se comercializar. A solução para este problema veio com a implementação de mercados públicos fechados em diferentes bairros da cidade, acompanhando um movimento higienista já adotado em outras cidades e países. A atenção com a boa aparência era verificada na própria edificação que deveria obedecer aos moldes preestabelecidos pelo poder público. Os mercados seguiram

uma cartilha na qual se impunham regras como: boa iluminação e ventilação, oferecimento de lugares específicos para a venda de alimentos altamente perecíveis, como carnes, e disponibilização de instalações sanitárias adequadas para os vendedores e compradores.

Sob o governo de Sérgio Loreto, em 1924, foi implementado o primeiro mercado da Encruzilhada. Segundo Lins (2013), o equipamento foi instalado por meio da desapropriação do prédio da Companhia de Trilhos Urbanos do Recife, Olinda e Beberibe, representado na figura 4 e sua remodelação, de acordo com as necessidades exigidas pelos técnicos da época para o bom funcionamento de uma edificação comercial.

As obras têm início em março de 1924. Já em agosto do mesmo ano, a fachada estava quase pronta, assim como os boxes interiores, obedecendo às normas mais modernas. O projeto foi pensado para 162 boxes. O calçamento interno era de paralelepípedo de granito, rejuntado com asfalto. As paredes dos boxes de carne possuíam azulejos até meia altura. O final da construção apresentava a canalização já pronta, bem como o aterro da praça; o edifício já todo coberto, exceto alguns compartimentos à direita. Ficaria para depois o grande largo em frente ao mercado, com refúgios ajardinados, pavilhão para retreta, arborização e calçamento com asfalto (LINS, 2013, p. 105).

Figura 4 - Primeiro Mercado da Encruzilhada



Fonte: Fundação Joaquim Nabuco, 1941.

De fato, uma grande transformação foi sentida naquele núcleo urbano que cada vez mais se afinava com os desejos das elites recifenses de promover os ares da “ordem e do progresso”. Para além das intervenções focadas no ordenamento do comércio, outras ações foram diretamente responsáveis pela configuração do que se tornava o futuro bairro da Encruzilhada. Segundo Halley (2013), algumas das grandes mudanças direcionadas à melhoria da infraestrutura foram a substituição da maxambomba pelo bonde em 1914, o calçamento das principais vias do entorno, a instalação de energia elétrica, a retirada de mocambos localizados

próximos aquele entorno, a reforma do prédio do mercado, bem como a implementação da praça e largo próximos ao mesmo, a construção de equipamentos pensados para a promoção da cultura, saúde e educação e a presença incessante de automóveis na vida daquele lugar.

As transformações sentidas nos arrabaldes eram vistas pela burguesia local como aspectos positivos que, em busca de um novo estilo de vida, se deslocaram do centro da cidade, consolidado e bem servido, para estes lugares no intuito de encontrarem tranquilidade, conforto e bem-estar (ROLIM, 1999). A transferência de novas residências para o subúrbio contribuiu para o adensamento de futuros bairros como a Encruzilhada.

Em seus escritos, Mário Sette (1981) confirma a mudança daquela encruzilhada, antes agregadora de manifestações populares como os pastoris e fomentadora da feira ao ar livre e, a partir do primeiro quartel do século XX, transformada em um lugar que coadunava com os novos hábitos e costumes da população.

Agora, mercado, comércio moderno, bangalôs, cinema excelente, jardim, monumento, bondes elétricos, automóveis de praça, prestígio, vida própria, gente educada. Ouve rádio. Antigamente contentava-se com o equívoco pastoril de Herótides (SETTE, 1981, p. 208-209).

Com efeito, o novo meio de transporte, o bonde elétrico¹⁶, foi essencial para uma maior aproximação entre o centro da cidade e os bairros em formação do subúrbio¹⁷. De acordo com Mota (1985), em consequência do crescimento da capital pernambucana e o aumento de sua população, o movimento entre o centro e os arrabaldes se tornava cada vez mais intenso. Toda sorte de gente utilizava este meio de transporte – trabalhadores, notívagos e boêmios – que saíam em distintos horários do dia inclusive na madrugada. Dos subúrbios, até mesmo da freguesia da Encruzilhada, as pessoas tinham geralmente como destino os bairros centrais. Descendo da plataforma, iam para seus postos de trabalho que eram os portos, mercados, fábricas etc. (MOTA, 1985). Das estações localizadas nos arrabaldes saíam também aqueles consumidores ávidos por fazerem as melhores compras nos bairros de Santo Antônio e São José.

Segundo Rolim (1999), em meados da década de 1920 a *Tramways*, conseguiu ampliar significativamente as linhas de bondes a tal ponto que todas as partes da cidade ficaram interligadas. Desta forma, para além das já consolidadas vias de conexão entre as localidades,

¹⁶ De acordo com Pedrosa (2016) a *Brazilian Street Railway*, empresa responsável pela implementação e manutenção das maxambombas no Recife, foi adquirida pela empresa inglesa *Pernambuco Tramways & Power Company Limited*. As antigas locomotivas foram gradativamente deixando de funcionar até que em 1917, os bondes elétricos tomaram as ruas recifenses.

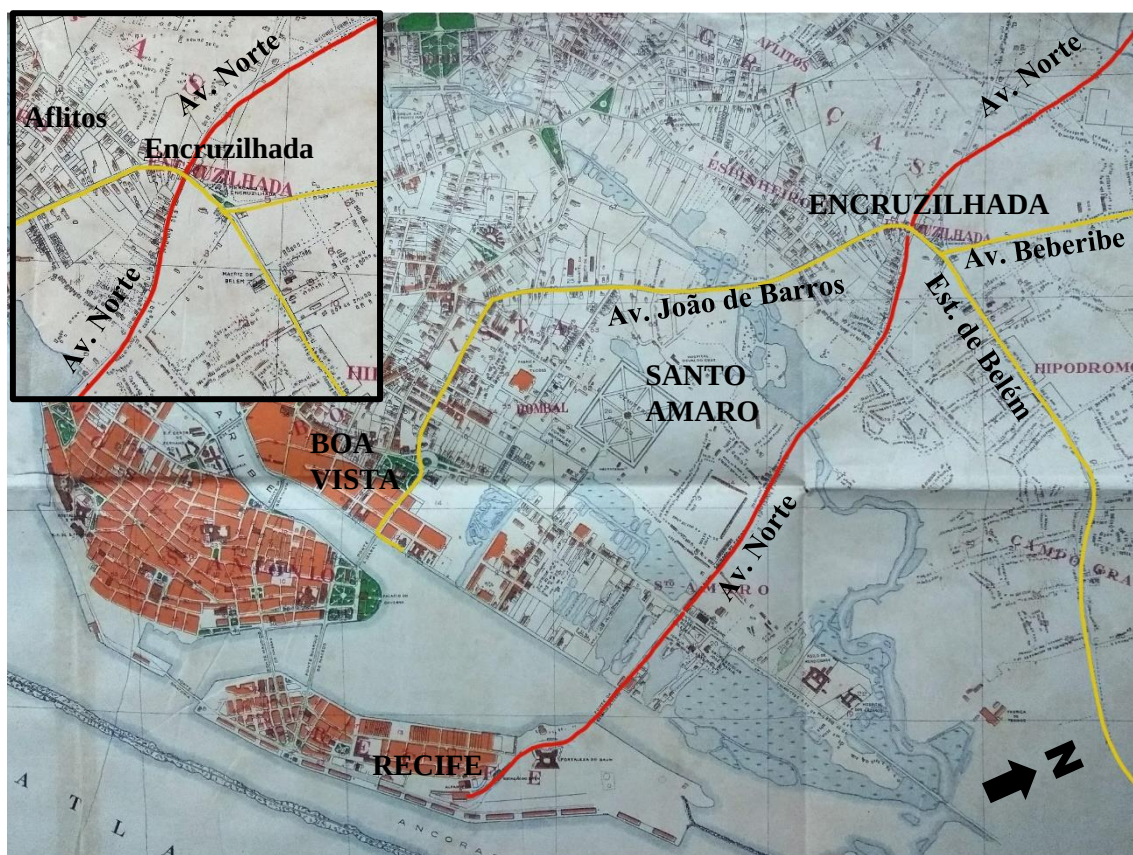
¹⁷ De acordo com Rolim (1999), para além dos bairros centrais: Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista, no Recenseamento do Recife do ano de 1913 constam, por ordem decrescente de densidade populacional, as freguesias das Graças, Afogados, Poço da Panela, Várzea, Santo Amaro, Encruzilhada, Madalena, Torre e Peres, atual bairro de Tejió.

por qual passavam os antigos transportes públicos, outros caminhos se abriram, surgindo novas alternativas de passagens. No caso da conexão por bonde Centro (Boa Vista) - Encruzilhada, foram adotados os mesmos caminhos da antiga maxambomba.

Na figura 5, de 1932, na qual se vê um mapa elaborado pelo engenheiro Domingos Ferreira, observamos em destaque as linhas de bonde, em amarelo, e de trem, em vermelho. A linha de Bonde começava em frente ao prédio da Assembleia Legislativa e cortava os bairros já bastante adensados da Boa Vista, e Soledade, se curvando no sentido norte para o que hoje é o bairro de Santo Amaro e Aflitos e finalmente chegando na Encruzilhada. De lá se bifurcava a norte para Beberibe e a leste para Olinda. Já a linha de trem começava no porto do Recife e cortava o bairro de Santo Amaro pela Avenida Norte sentido Limoeiro, cidade localizada no Agreste pernambucano.

No detalhe do mapa à esquerda, observamos como a concentração de edificações – habitações, prédios públicos, comércio e serviços – na localidade era marcante. Se tomarmos como referência a Avenida Norte, seu lado esquerdo era mais adensado, ali estavam parte do bairro da Encruzilhada, Espinheiro e Aflitos. Seu lado direito era esvaziado, mesmo com eixos relevantes como a Estrada de Belém e a Avenida Beberibe. Na atualidade estas localidades são compostas por bairros como Hipódromo e Campo Grande. Também verificamos já nesta década a abertura de vias de menor porte que fazem a ligação entre os eixos principais, sendo estas pequenas ruas novas alternativas de caminho.

Figura 5 - Linhas de bonde e trem que partiam da região central rumo a Encruzilhada



Fonte: Fundação Joaquim Nabuco, 1932, (editado pela autora).

O bonde elétrico foi o transporte coletivo substancial para os deslocamentos diários da população até a década de 1950 como também foi importante devido ao fortalecimento dos futuros bairros localizados nos arrabaldes, no que diz respeito ao seu crescimento e desenvolvimento. Entretanto, nas primeiras décadas do século XX, já era constante a presença de automóveis particulares nas ruas da cidade, inclusive nos subúrbios, algo significativo, pois, a presença deste meio de transporte alterou fundamentalmente o tempo de locomoção de um lugar a outro. A figura 4 de 1941, já exposta em nosso trabalho, mostra a presença de carros na freguesia da Encruzilhada. Na década de 1940, com a progressiva decadência dos bondes elétricos, os ônibus começaram a compartilhar as vias com os diferentes meios de locomoção, apesar de em seus primeiros anos apenas servirem aos bairros centrais (ROLIM, 1999).

Ao longo das décadas, aquele futuro bairro da Encruzilhada se transformou e seu grau de relevância para a cidade se definiu como uma centralidade em crescimento, acessível para boa parte das pessoas. Seus equipamentos, como o antigo mercado público, eram utilizados por moradores da própria região e entorno como também pelos indivíduos de passagem, usuários dos transportes públicos. A conveniência de se morar naquele lugar era cada vez maior. Um lugar agradável e um tanto estruturado se comparado com outras localidades. Apesar de distante

do centro, no entanto, já se podia encontrar uma relativa gama de serviços e comércio que se expandiam progressivamente muito próximos às moradias. A atratividade de residentes aumentava cada vez mais e com eles as exigências pelo aprimoramento da infraestrutura do bairro.

De acordo com Rolim (1999), a partir de meados da segunda metade do século XX, devido ao adensamento de alguns núcleos suburbanos da cidade do Recife, a municipalidade projetou seus centros comerciais secundários e entre eles está o da Encruzilhada. Segundo Luciano Medina (2017), este gênero de projeto de redesenho urbano, mais conhecido como Plano de Quadras, estava inserido na lei nº 7.424 de 1961 e foi definido como um dos instrumentos de ordenamento e controle urbano da cidade. O plano foi originalmente pensado para o centro principal, contudo, localidades fora da centralidade principal também foram objeto de redesenho de planos de ocupação¹⁸.

A tipologia arquitetônica adotada na ocupação destas localidades foram as de edifícios-galerias (MEDINA, 2017). No caso das centralidades secundárias do Recife, estes tipos eram caracterizados por edificações de gabarito baixo (entre dois e três pavimentos) onde, no térreo recuado, se encontrava o setor comercial com lojas especializadas nos variados ramos e nos andares superiores eram fixadas habitações. A variedade de usos encontrados nestes prédios, o definiram como edifícios de uso misto.

Para além dos edifícios-galerias, outras tipologias arquitetônicas foram importantes para a consolidação e fortalecimento da centralidade da Encruzilhada enquanto um lugar direcionado para as atividades terciárias na cidade. O bairro já era considerado um ponto significativo de convergência de pessoas e trocas. No entorno de seu largo foram edificadas biblioteca, maternidade e a Escola Técnica Estadual Agamenon Magalhães (ETEPAM), todos estes equipamentos públicos (HALLEY, 2013), além do Mercado da Encruzilhada.

Até aqui, recuperamos o processo de formação do bairro da Encruzilhada no intuito de contextualizarmos a implementação de nosso objeto de pesquisa, o Mercado da Encruzilhada. Visualizamos que muito antes de sua construção, já existia naquela localidade uma centralidade em formação, com equipamentos diversificados e habitação, porém, o comércio sempre esteve presente, seja com a feira ou com o antigo mercado. Desta forma, consideramos o Mercado da Encruzilhada em suas distintas formas, um agente importante na constituição daquele lugar. Também observamos a existência dos principais eixos estruturantes como substanciais para os deslocamentos de ida e vinda pela cidade.

¹⁸ Dentre os Centros Secundários inseridos nos Planos de Quadras estão os de Casa Amarela, Afogados e Boa Viagem, além do já citado Encruzilhada (MEDINA, 2017).

Nos meados do século XX, os mercados foram um dos equipamentos alvo de melhorias pela prefeitura do Recife. Em matéria do *Jornal do Comércio*¹⁹, do dia posterior à inauguração do Mercado da Encruzilhada, identificamos a preocupação por parte do Prefeito, o engenheiro Manuel César de Moraes Rêgo, em implementar um plano de reformas visando melhorias nestes equipamentos. Ademais, estes eram considerados pelos técnicos um dos problemas mais urgentes a serem resolvidos na cidade.

A história do Mercado da Encruzilhada se distingue de alguns dos equipamentos recifenses nesta tipologia, dado que foi necessário construir uma nova edificação, pois a antiga já não tinha dimensões suficientes para suportar a demanda de comerciantes e suas mercadorias, como também o aumento da procura dos próprios moradores da região. De acordo com Lins (2007), conforme os técnicos da época, o antigo mercado, antes uma estação de ferro, estava comprometido e em más condições. Previamente à sua demolição, o edifício era considerado inapropriado pois não oferecia instalações e compartimentos adequados para o bom funcionamento de um centro comercial. De acordo com a matéria de jornal já citada, o edifício contava com sérios problemas de abastecimento de água bem como de esgotamento sanitário.

Decidiram então pela demolição do edifício e a construção de um novo prédio. Após a escolha de um terreno ali próximo, em 28 de julho de 1949 iniciaram-se as obras e em nove de dezembro de 1950 o novo mercado público da Encruzilhada foi inaugurado (LINS, 2007). O novo equipamento foi reconhecido como um exemplo de engenharia a ser seguido Brasil afora. De acordo com matéria de jornal, o dia de sua inauguração contou com a presença de importantes personalidades como o prefeito do Recife, o governador do Estado, Barbosa Lima Sobrinho e engenheiros de todo o Brasil, dado que, naquela semana, estava ocorrendo na capital pernambucana a Semana do Engenheiro. Na figura 6, observamos o momento da solenidade na qual técnicos, políticos, moradores da localidade e curiosos prestigiaram a abertura do novo equipamento da região.

¹⁹ Um estabelecimento modelo, o novo Mercado da Encruzilhada. *Jornal do Comércio*, Recife, 10 de dezembro de 1950.

Figura 6 - Dia da inauguração do Mercado da Encruzilhada



Fonte: Museu da Cidade do Recife, 1950.

Ao longo das décadas seguintes, com o desaparecimento dos antigos meios de locomoção, os automóveis se tornaram uma constante e a frota de ônibus dominou o transporte público, novas possibilidades de linhas foram abertas, aumentando a frequência de pessoas de localidades distintas antes impossibilitadas de chegarem à Encruzilhada. As principais vias da região, já exploradas em nosso trabalho – Av. Norte, Av. João de Barros, Rua Dr. José Maria, Estrada de Belém, Av. Beberibe –, se consolidaram e nos dias de hoje são as principais conexões entre o bairro, seu centro comercial, seu mercado e o Recife. Os bairros cortados pelas duas últimas vias citadas cresceram e se desenvolveram, novas ruas surgiram para além daqueles eixos principais.

Também podemos levar em consideração a abertura da Avenida Agamenon Magalhães na década de 1970 (NASCIMENTO, 2004), um dos mais importantes eixos de conexão da cidade, como a principal ligação indireta entre o bairro da Encruzilhada e localidades mais distantes como a zona sul, onde se situam bairros como Pina, Boa Viagem e Ipsep. Por meio das avenidas Norte e João de Barros é possível acessar esta via de porte considerável.

Diante dos novos costumes e estilos de vida da população, nas últimas décadas do século XX, alguns estabelecimentos ainda pouco conhecidos se abrenharam pelo Largo da Encruzilhada e entorno como bancos, restaurantes, supermercados e postos de gasolina.

Simultaneamente, costumes considerados tradicionais como o futebol de bairro e o carnaval local bem como equipamentos como o cinema de rua desapareceram (HALLEY, 2013).

A respeito dos supermercados, uma das principais e mais antigas redes da cidade iniciou os seus trabalhos na década de 1960²⁰. A rede Bompreço instalou seu primeiro equipamento no bairro de Casa Amarela e posteriormente se expandiu por distintos bairros, incluindo o bairro da Encruzilhada. O Bompreço da Encruzilhada, projeto dos arquitetos Delfim Amorim e Heitor Maia Neto, estava localizado muito próximo do mercado público estudado. Pensamos na possibilidade de influência dos supermercados diante dos moradores dos bairros onde foram instalados, visto que a partir de então não existia necessidade destes usuários se deslocarem com tanta frequência para os centros comerciais especializados.

Desde seus primórdios, a Encruzilhada se demonstrou como um bairro potencial em termos de desenvolvimento de uma centralidade. Um lugar acessível e bem conectado com as demais partes da cidade, por este motivo o fluxo de pessoas e de mercadorias sempre foi uma constante. A concentração de comércio, serviços, habitação, instituições públicas, cristalizados em seu próprio mercado público bem como nos edifícios comerciais, bancos, escolas, supermercados, habitações, são os principais fatores da dinamização econômica e social daquele lugar. Neste sentido, não podemos citar a existência de um elemento substancial para a sua importância e sim o conjunto de seus componentes.

Apesar de suas características peculiares diante dos demais bairros do Recife, até o ano 2000, a prefeitura não o reconhecia como uma centralidade secundária da cidade. Apenas em 2008, por meio do Plano Diretor, a Encruzilhada bem como outros bairros como Casa Amarela, Afogados, Água Fria foram considerados centralidades secundárias e vistos como lugares em potencial no que diz respeito ao estímulo da economia.

2.3 O MERCADO DA ENCRUZILHADA NAS SUAS ORIGENS

2.3.1 Considerações sobre o projeto original do Mercado da Encruzilhada

Como já visto anteriormente, há quem defenda que o Mercado da Encruzilhada tem características que o aproximam do protorracionalismo. Assim, ao contrário do que muitos arquitetos possam imaginar, existe uma grande chance da edificação em questão não se inserir nos exemplos da arquitetura moderna amplamente difundidos na cidade.

De acordo com a pesquisadora Guilah Naslavsky (1992), o apoio das elites bem como a instalação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo (D.A.U) na década de 1930, tendo seu auge com a contratação do Arquiteto Luiz Nunes para chefia do setor, promoveu uma

²⁰ Disponível em: http://www.jcpm.com.br/historiaInterna.php?id_pai=1 Acesso em: 19.11.2018

experiência modernizante e empreendedora no estado e principalmente no Recife. Apesar da iniciativa pontual, não podemos apontá-la como a consolidação do modernismo na cidade e sim como um primeiro passo para a sua realização. No entanto, podemos nos questionar sobre uma possível influência modernista do chefe de departamento sobre os novos arquitetos e engenheiros, seguidores do mesmo princípio, para o surgimento do protorracionalismo.

Diferentes características analisadas por nós permitem inserir a edificação na linguagem em questão, dentre as quais podemos citar algumas, tais como: o uso do concreto armado em sua estrutura em oposição à utilização da alvenaria estrutural; o emprego de esquadrias tais como janelas basculantes compostas por ferro e vidro; a diminuição da ornamentação e mesmo aquelas presentes na edificação reduzidas a formas geométricas; a intencionalidade em esconder as águas das cobertas, no caso do mercado composta por telhas francesas, material este considerado ultrapassado para a época, por meio de platibandas.

Cinemas, galerias mistas, edifícios institucionais, hospitalares e comerciais foram alvo dos arquitetos recifenses que adotaram a tendência pós-eclética ou pré-moderna “com características de arquitetura de transição, rica em contradições que, sem dúvida, contribuiu para a aceitação e difusão do modernismo no país” (NASLAVSKY, 1992, p. 03). Como exemplo podemos citar o Clube Náutico Capibaribe, o Edifício Sede dos Correios, o Edifício Duarte Coelho – onde está localizado o Cinema São Luiz, entre muitos outros espalhados pelos bairros da cidade. Ao observarmos nosso objeto de estudo nos permitimos indagar sobre a possibilidade do mesmo ser considerado o único desta tipologia de comércio na linguagem protorracionalista a ser construído no Recife.

A tipologia arquitetônica ressurge de maneira mais desenvolvida como uma metodologia que busca a conexão com o urbanismo a partir da década de 1960. Aldo Rossi (2001), arquiteto italiano e teórico da arquitetura, adota o conceito de tipo, estabelecido por antigos estudiosos, onde para estes o tipo se diferencia do modelo: “O modelo, entendido segundo a execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal como é; o tipo ‘é’, pelo contrário, um objeto, segundo o qual cada um pode conceber obras, que não se assemelharão entre si” (QUINCY apud ROSSI, 2001, p. 25). O modelo é um objeto predeterminado e renunciado, o tipo é uma idealização por trás de um objeto que pode conceber distintas possibilidades.

Podemos acrescentar sobre este conceito algo comentado por Philippe Panerai (2006) diante da análise tipológica:

A análise tipológica pode ser aplicada a conjuntos de objetos muito diferentes em uma mesma cidade. Ela permite mensurar como cada objeto concreto é

produzido por variações do tipo, eventualmente pelo cruzamento de dois ou mais tipos. E, tendo sido aplicado no ordenamento do conjunto, permite compreender a lógica das variações, as leis de passagem de um tipo a outro: em resumo, permite estabelecer uma tipologia (PANERAI, 2006, p. 127).

Para os arquitetos de meados do século XX em diante o tipo arquitetônico, ou a edificação, devia ser observada como um dos elementos que integram o tecido urbano e não como um objeto isolado. Desta forma, criticam duramente os arquitetos modernistas pelo fato de realizarem análises resumidas à abstração e à estética. De acordo com Panerai (2006), os tipos construídos e a forma urbana devem ser estudados associadamente, uma vez que ambos são substanciais para se compreender a continuidade histórica de um processo e a estrutura da cidade no momento da investigação. Desta forma, uma edificação não constitui um fim em si mesma e deve ser compreendida também por meio dos demais elementos da estrutura urbana e dos processos de crescimento, dando atenção às mudanças que afetam a cidade no tempo e no espaço (PANERAI, 2006).

A partir destas considerações, ao pensarmos em nosso mercado público como um tipo construtivo, devemos considerar a sua relação com o entorno, as edificações em volta, as ruas, o lote onde foi implantado entre muitos outros condicionantes que vão para além das considerações envolvendo o espaço urbano. Estes outros condicionantes podem ser os regulamentos de construção do lugar, as técnicas utilizadas e a cultura de profissionais como engenheiros e arquitetos (PEREIRA, 2012).

Inserido em uma tipologia arquitetônica, o Mercado da Encruzilhada, assume certa idealização por trás de sua edificação. Em termos práticos, ao considerarmos seus pátios abertos, por exemplo – elemento muito comum nos mercados públicos mundo afora – nos permitimos pensar que eles existem e são importantes por integrarem aquela construção em uma tipologia. No entanto, estes elementos são variáveis e se diferenciam a depender dos condicionantes de cada localidade.

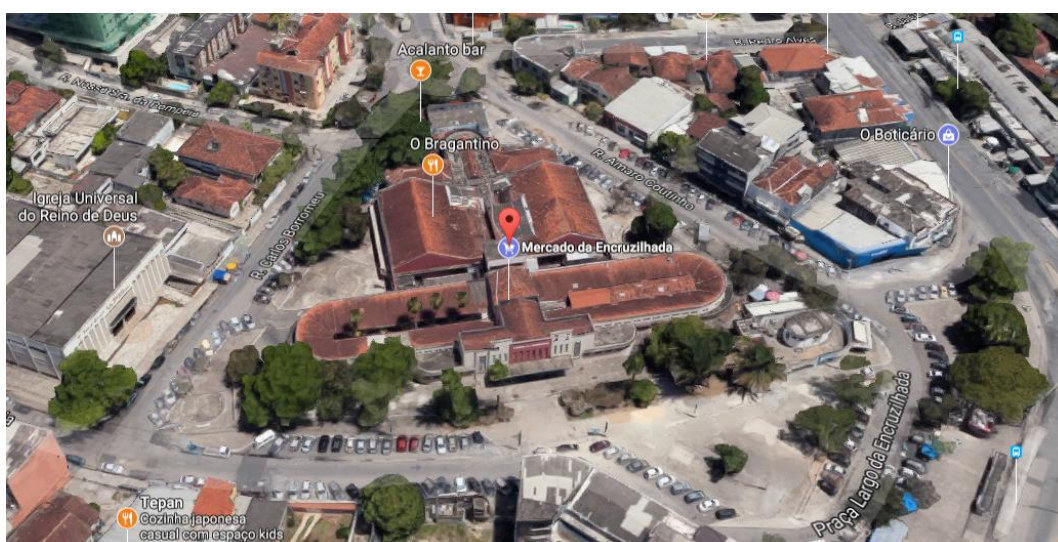
Antes de iniciarmos a análise do projeto original do mercado em questão, faz-se necessário relatar rapidamente a dificuldade encontrada no intuito de encontrar os seus desenhos (plantas, cortes e fachadas) nos órgãos públicos responsáveis pela sua guarda. Primeiramente, fomos à Segunda Gerência Regional, local onde supostamente se encontram dispostos todos os projetos produzidos na cidade. No entanto, o técnico que nos atendeu nos comunicou sobre a ausência dos desenhos e não deixou pistas do seu destino. Ligamos para outras duas instituições, a CSURB e a Empresa de Manutenção e Limpeza Urbana (EMLURB), que tampouco sabiam do seu fim.

Restou-nos, assim, realizarmos a análise ao menos da planta baixa do equipamento por meio de fotografia encontrada no Museu da Cidade do Recife. Uma matéria do *Jornal do Comércio*²¹ contribuiu nesta (re)construção. Concluímos, portanto, sobre a falta de responsabilidade, de zelo e de interesse dos técnicos em manter e guardar em local acessível e seguro, em oposição a empilharem nos seus arquivos e depósitos, importantes projetos da cidade, desenhos significativos no que diz respeito ao auxílio das pesquisas acadêmicas bem como das próprias ações e projetos dos órgãos municipais.

Segundo matéria citada acima, o mercado foi projetado no escritório técnico da Prefeitura. Naquele momento, o cargo de direção de obras era ocupado pelo engenheiro Abdias de Carvalho. Edgar Amorim fazia as vezes de chefe do escritório técnico, Alcides Tolentino de Carvalho era o Diretor de Mercados, Waldomiro Lima e Edgar dos Anjos, responsáveis diretos pelo projeto, eram o projetista e construtor respectivamente. O total da obra, incluindo aquisição de parte do terreno e serviços como o de aterro custou por volta de seis milhões de cruzeiros.

A quadra onde o equipamento foi implementado não possui forma regular, se adequando ao conjunto das quadras que lhes são contíguas. Como visto na figura 7²², a edificação encontra-se solta no lote. Ainda na mesma matéria, foi mencionado os seus 9.000 m² de área total, sendo 3.855m² ocupada pela edificação e 5.000m² por jardins. Assim, sobraram apenas 145m² para as áreas de calçamento. Um mercado consideravelmente grande para a época, posto que o equipamento ultrapassava os 3.500m² do Mercado de São José, o maior da cidade até então.

Figura 7 - Volumetria e implantação do Mercado da Encruzilhada



Fonte: Google Earth, 2019.

²¹ Um estabelecimento modelo, o novo Mercado da Encruzilhada. *Jornal do Comércio*, Recife, 10 de dezembro de 1950.

²² A figura 7, representa o estado atual do Mercado da Encruzilhada, contudo, visto que não houve alterações substanciais em sua volumetria, a utilizamos para representar a configuração original do mercado neste aspecto.

Vale ressaltar a valorização dos projetistas dada aos jardins externos que circundam todo o edifício. Plantas de distintas espécies incrementavam os canteiros da entrada principal, inclusive Palmeiras Imperiais. Segundo matéria do jornal, para seus idealizadores a área verde dava uma sensação de higiene e vida ao entorno. Como pode ser visualizado na figura 8, a área livre ajardinada era compartilhada com o estacionamento. Os clientes podiam estacionar próximo da edificação.

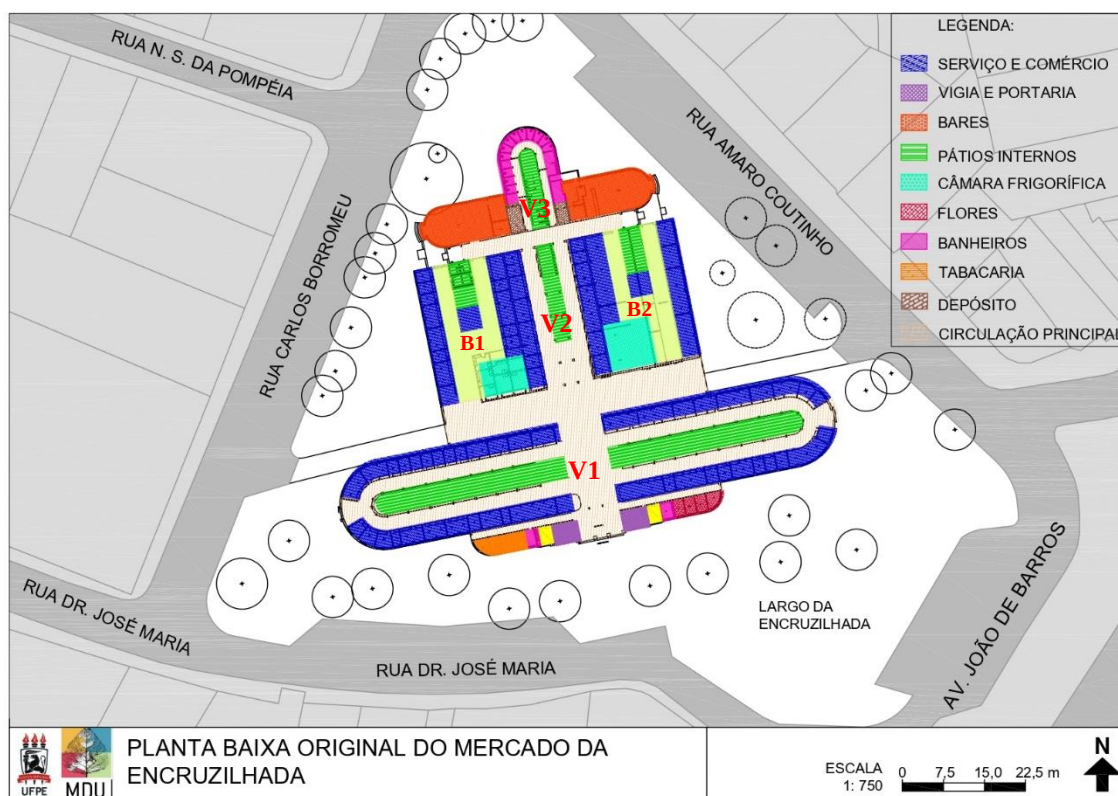
Figura 8 - Fachada principal do mercado e jardins



Fonte: Museu da cidade do Recife.

Singularmente, a volumetria do mercado nos remete à forma de um avião. Conforme visualizamos na figura 7 e 9, podemos dividi-lo em três volumes, V1, V2 e V3. Estes são separados por meio de circulações horizontais cobertas e descobertas, expostas na cor salmão da planta baixa. Uma circulação central corta todos os volumes no sentido longitudinal. Duas pequenas circulações verticais, representadas na cor amarelo da legenda, nos indicam um segundo pavimento. Distintos acessos nas laterais do mercado foram abertos facilitando a entrada dos indivíduos a depender de sua localização. Ademais foram identificadas duas rampas em dois destes acessos, o que nos indica a localização da carga e descarga do mercado.

Figura 9 - Planta baixa do zoneamento original do Mercado da Encruzilhada



Fonte: Acervo pessoal, 2019.

No primeiro volume (V1), o “pano” ou fachada frontal é composta pelas duas “asas maiores” que podem ser denominadas alas, onde está localizada a entrada principal da edificação. Em cada ala existe um pátio interno, como pode ser visualizado na figura 9, algo comum nesta tipologia, visto que a iluminação, ventilação e exaustão naturais são importantes em termos de salubridade. O volume central (V2) tem forma retangular e é separado dos outros dois volumes (V1 e V3) por meio de duas circulações horizontais, sendo consideravelmente mais largo se comparado a um avião real. Por meio da figura 9, observamos a separação do volume central, em dois blocos menores (B1 e B2), por um pátio descoberto. O último volume (V3), o menor de todos, representa as “asas menores” e a “cauda” do avião que se separa do volume central por uma circulação horizontal.

Na figura 8, observamos com destaque a parte central da fachada principal, onde está o acesso mais importante para o mercado. Este volume se sobressai da altura média do edifício, inclusive de suas alas laterais dando uma sensação de imponência ao prédio. Uma marquise evidencia a entrada principal. Janelas basculantes de ferro e fechamento em vidro marcam e enfatizam a sua composição.

Como pode ser visualizado por meio das figuras 10, 11 e 12²³, as demais fachadas são integradas por cobogós de tipos variados e janelas basculantes de dimensões distintas, enquanto uma marquise de menor tamanho acompanha todo o volume do prédio. O fechamento da edificação é composto majoritariamente por alvenaria com revestimento em reboco e tinta, no entanto não se sabe as cores originais do projeto. Seu piso externo é revestido de lajota de concreto. Sua cobertura é estruturada por tesouras e terças de madeira recobertas por telhas francesas.

Figura 10 – Cobogós



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Figura 11- Basculantes



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Figura 12- Cobertura



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Por se tratar de uma edificação onde o uso do concreto armado foi adotado, podemos visualizar a distribuição de pilares e vigas ao longo de todo o prédio e, a depender de sua posição, estão aparentes ou acobertados por paredes. Como pode ser visualizado na figura 13, percebemos a localização dos pilares e vigas na circulação central ou quando expostos nas extremidades dos pátios atualmente cobertos. No caso das coberturas, representadas pela figura 14, observamos toda a sua estrutura aparente composta por terças, ripas, caibros e tesouras onde telhas de barro a recobrem.

²³ As fotos das figuras 10, 11 e 12, foram tiradas recentemente, contudo, visto que não houve alterações substanciais dos elementos levantados ao longo do tempo, as utilizamos para representar a configuração original do mercado nestes aspectos.

Figura 13 - Estrutura do mercado (pilares)



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Figura 14 - Estrutura do mercado (coberta)



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Em referência à infraestrutura, especificamente ao fornecimento de água, constatamos por meio de matéria de jornal²⁴, a implementação de duas caixas d'água. O reservatório superior com capacidade para 80 metros cúbicos e o inferior, localizado no subterrâneo com capacidade para 60 metros cúbicos. O funcionamento de ambos permite a plena distribuição da água para todos os boxes, além de outros usos como os banheiros. Na mesma matéria, não foi comentado sobre o funcionamento do esgotamento sanitário, carga e descarga e destinação do lixo.

Segundo a mesma matéria, o projeto original do mercado era composto por 156 boxes. Placas explicativas e indicativas foram implementadas em locais estratégicos do equipamento no sentido de facilitar as compras dos indivíduos. Desta forma, observamos a existência de certa organização do zoneamento do mercado onde os gêneros de comércio de mesmo tipo eram localizados próximos uns aos outros. Por meio da figura 9 que representa a planta baixa do mercado, visualizamos boa parte dos compartimentos dispostos no sentido das paredes que formam as fachadas aproveitando diretamente as aberturas das janelas para iluminação e ventilação no interior dos boxes.

A administração do equipamento era localizada no andar superior do primeiro volume, no entanto, não tivemos acesso à planta baixa do mercado. Também no primeiro volume

²⁴ Um estabelecimento modelo, o novo Mercado da Encruzilhada. *Jornal do Comércio*, Recife, dez de dezembro de 1950.

estavam dispostos dois compartimentos destinados à portaria e vigia, demonstrados na planta baixa pela cor roxa. Alguns boxes de gêneros de comércio específico foram fixados na entrada principal, banheiros de apoio para os vigilantes bem como para os indivíduos ingressantes pelo acesso central foram instalados. Ao adentrar no mercado, ainda no primeiro volume, foram implementados ao longo das duas grandes alas os boxes de gênero de comércio comum.

A continuidade dos compartimentos destinados à venda de gêneros comuns prossegue no segundo volume que é dividido em dois blocos menores, representados por B1 e B2. Destacamos em cada um deles, por meio da cor cyan da planta baixa, duas câmaras frigoríficas suficientemente grandes para armazenar as mercadorias ofertadas no lugar. A menor delas tinha uma dimensão média de 48 m², a maior 64m². Vale destacar a existência destas instalações, haja vista uma seção da matéria do Jornal do Comércio, vastamente explorada em nossa pesquisa que lhe são destinadas.

Motivo de orgulho para os envolvidos com o projeto, as câmaras frigoríficas, consideradas o que existia de mais moderno no ramo, foram instaladas pela firma *Paul J. Christoph Co.* A empresa foi escolhida por oferecer o projeto mais compatível com as necessidades do mercado, equipamentos de mesma procedência e garantias de assistência técnica. A firma era suficientemente conhecida pelos contratantes devido ao fato de participar da implementação de distintas instalações no ramo da refrigeração industrial capital afora.

O último volume foi destinado à parte das instalações sanitárias. Assim, uma série de banheiros para ambos os sexos foi implementada. Interessante destacar a discrepância da área de sanitário destinada para os homens, significativamente maior do que para mulheres. Isto nos leva a refletir sobre a frequência do sexo masculino, superior à do feminino no equipamento, no qual os sanitários masculinos eram subdivididos em mictório, WCs, vestiários e chuveiros, ao passo que para as mulheres eram oferecidos apenas WCs. Dois depósitos de tamanhos diferentes complementavam a seção de apoio do mercado.

Destacamos deste volume menor dois bares localizados nas duas pequenas alas, sendo suas áreas subdivididas em despensa, cozinha e uma ampla área de atendimento aos consumidores onde foram instalados largos balcões. Na matéria de jornal, comentada por nós, foi mencionada para além da existência dos bares, a implementação de dois restaurantes, entretanto, não identificamos a localização deles na planta baixa.

A dimensão padrão dos boxes variava entre 6 e 7 m² de área útil, os localizados nas extremidades das alas possuíam tamanho maior. Estes compartimentos possuíam balcões de tamanhos variados em seus interiores. Em visita ao mercado identificamos um único box compatível com o que seria o padrão instalado em seus primeiros anos, ademais este padrão

parecia ser referência para todos os equipamentos de mesma tipologia na cidade. Como pode ser visualizado na figura 15, a madeira representada no muxarabi e na porta faziam a vedação da parte frontal. As paredes internas eram revestidas de cerâmica a meia altura para facilitar a limpeza e oferecer uma aparência de higiene. O piso era de granito artificial de cerâmica de fabricação local²⁵.

Figura 15 - Antigo modelo de box do Mercado da Encruzilhada



Fonte: acervo pessoal, 2019.

2.3.2 O funcionamento do Mercado em suas primeiras décadas

A exemplo da maioria dos mercados construídos até meados do século XX, a principal função – contudo não a única – do Mercado da Encruzilhada era a de abastecimento da população tanto por meio de insumos considerados essenciais para a subsistência diária dos indivíduos, quanto por meio de mercadorias complementares à rotina da população.

Algumas das atividades encontradas no Mercado da Encruzilhada eram distintas das que observamos hoje em dia e muitas não existem mais. A inexistência de alguns usos na atualidade, ou mesmo a expansão ou a diminuição de especialidades antes muito frequentes no equipamento, está intimamente conectada às urgências do corpo social naquele período. A construção histórica das atividades encontradas no lugar foi importante para entendermos suas

²⁵ Do mesmo modo que os edifícios higienistas do século XIX, o mercado protomoderno lança mão de soluções para promover salubridade dos ambientes. É assim que se explica o uso de materiais e elementos “regionais”, como cobogós, treliçados de madeira etc.

transformações e permanências. A montagem de um panorama focado nos usos foi embasada principalmente por meio das entrevistas realizadas com os antigos permissionários²⁶, no entanto, não descartamos o uso de outras ferramentas como livros, fotografias e zoneamento expresso em seu projeto arquitetônico.

De acordo com alguns dos entrevistados²⁷, nos primeiros anos de seu funcionamento, um dos setores mais importantes era constituído por mercearias. A área onde hoje encontramos uma das praças de alimentação do equipamento era composta fundamentalmente por boxes voltados para a venda de grãos como arroz, feijão, farinha, carnes – como a de charque – e cereais, entre outros produtos. Outras duas seções que ocupavam boa parte do espaço do mercado eram as de peixe e crustáceos, como pode ser visualizado na figura 16, e a de carnes. As duas câmaras frigoríficas, suficientemente espaçosas tinham a função de armazenar e conservar estes produtos.

Figura 16 - Setor de peixaria



Fonte: Museu da Cidade do Recife, 1979.

Figura 17 - Setor de hortifrutigranjeiro



Fonte: Museu da Cidade do Recife, 1979.

A seção de hortifrutigranjeiro também era importante, por este fato também ocupava parte considerável dos boxes, como pode ser visto na figura 17. Os compartimentos ofereciam tipos diversificados de frutas, verduras, legumes e ovos. Gilberto Freyre em seu livro “Guia Prático, Histórico e Sentimental da Cidade do Recife” (2007), destaca ao turista que vem visitar o Recife, a fama de seus mercados e as principais frutas a serem comercializadas a depender da época do ano:

o Recife é uma cidade em cujos mercados raramente falta uma fruta. Tempo de verão, às vezes, é uma fartura. O Recife cheira a fruta madura: manga, mangaba, caju, goiaba madura, de sapoti, de jaca mole. De outubro a fevereiro aparece o abacaxi destacando-se o pico- de-rosa. De novembro a março a

²⁶ Para ver o perfil dos permissionários entrevistados, se reportar a tabela 1 localizada no Apêndice E.

²⁷ Entrevistas realizadas entre 12. 02.2019 e 28.02.2019.

manga – salientando-se a da Itamaracá, a rosa, a jasmim. De outubro a dezembro, o tamarindo [...] (FREYRE, 2007, p. 48-49).

Dentre os boxes especializados na venda de mercadorias consideradas complementares ao consumo diário dos indivíduos, observamos tabacarias e todos os seus produtos como charutos, cigarrilhas, fumo, seda etc. e floriculturas capacitadas a fazerem arranjos e buquês. Por meio da figura 18, observamos boxes especializados em miudezas tais como sacolas, panos, artigos para casa, brinquedos, em suma, toda a sorte de produtos que vão para além da esfera alimentícia. Mediante as entrevistas realizadas com os antigos permissionários foram citados também boxes focados na venda de peixes ornamentais, sapataria e perfumaria.

Figura 18 - Setor de miudezas



Fonte: Museu da Cidade do Recife, 1979.

Para além da presença de boxes especializados no comércio, os serviços eram parte integrante do programa de usos do mercado. Como visto anteriormente, e observando a legenda da figura 9, dois bares foram implementados no momento de sua inauguração. De acordo com matéria do *Jornal do Comércio*²⁸, os estabelecimentos foram instalados para atender aos locatários bem como à população frequentadora. Segundo um antigo permissionário, também existia um famoso box especializado em caldo de cana. Naquele momento, os estabelecimentos voltados ao setor alimentar como bares, lanchonetes e restaurantes eram poucos, de acordo com

²⁸ Um estabelecimento modelo, o novo Mercado da Encruzilhada. *Jornal do Comércio*, Recife, dez de dezembro de 1950.

um dos permissionários entrevistados. Ainda na década de 1980, existiam menos de dez boxes voltados para este ramo.

Estabelecimentos especializados em consertos de eletrodomésticos, bem como utensílios de cozinha, também podiam ser encontrados no interior do equipamento. Um dos permissionários entrevistados, do ramo da prestação de serviços, comentou que esta foi uma atividade que se expandiu dentro do mercado. Ao longo das décadas, o consumo de aparelhos eletrodomésticos se intensificou, no entanto, na opinião do permissionário, ao mesmo tempo houve uma queda na qualidade deste tipo de mercadoria e devido ao valor elevado destes produtos, as pessoas passaram a dar preferência por consertá-los.

O primeiro pavimento nunca foi utilizado pelo setor comercial, entretanto, atividades voltadas para a prestação de serviços usufruíram do espaço. Segundo dois dos permissionários entrevistados, por alguns anos da história do mercado, o andar superior foi ocupado por um antigo posto do Banco do Estado de Pernambuco (Bandepe)²⁹, que permaneceu funcionando por pouco tempo em virtude de assaltos ocorridos. Posteriormente ao encerramento de suas atividades, foi prometida a implementação de caixas eletrônicos no interior do equipamento, entretanto, segundo os entrevistados, a promessa nunca foi cumprida. Também, por algum tempo, neste pavimento, funcionou a Secretaria de Abastecimento, atualmente denominada CSURB. No presente, a Companhia possui sede própria localizada no bairro da Imbiribeira.

Complementando a seção de serviços, eram encontradas nas primeiras décadas de seu funcionamento boxes especializados na confecção de roupas. Uma das permissionárias entrevistadas comunicou que, antigamente, sua família se dedicava principalmente à fabricação de vestidos, saias, calças etc. O mesmo box também era especializado no comércio de aviamentos como linhas, botões agulhas, apliques etc. Ao longo do tempo, o estabelecimento mudou o tipo de mercadoria a ser comercializado e encerrou o tipo de prestação de serviço voltado à confecção. Atualmente, neste mesmo box, vende-se tecidos, principalmente o de algodão. Sobre a mudança relacionada aos usos do estabelecimento, a permissionária argumentou que foram desestimulados a darem continuidade ao negócio devido ao surgimento e intensificação da Sulanca³⁰.

Grande parte dos antigos permissionários entrevistados admitiu que o fluxo de pessoas frequentadoras do mercado nas primeiras décadas de seu funcionamento era superior ao que

²⁹ O Bandepe foi um banco público do estado de Pernambuco. Fundado em 1966 e privatizado em 1998.

³⁰ De acordo com Burnett (2013), a etimologia da palavra Sulanca deriva-se dos vocábulos helanca, uma fibra sintética muito utilizada nas décadas de 1960 e 1970 e sul, visto que as sobras deste tipo de tecido que aportavam no Nordeste vinham da região sul do país. Com o tempo, o termo Sulanca se generalizou e passou a ter um sentido ligado a produto mal-acabado e sem qualidade e por consequência a denominar os lugares que os vendem.

nós vemos na atualidade. Um dos comerciantes lembrou que nos anos anteriores o equipamento funcionava até às 18h. Neste horário, seus zeladores fechavam as portas e era apenas permitida a saída dos remanescentes em seu interior. O mesmo entrevistado recordou o maior número de funcionários contratados para trabalhar em seu box naquele momento devido à grande demanda de fregueses. Um outro entrevistado lembrou que na sua adolescência seu pai, então permissionário do box, o solicitava constantemente para trabalhar nos dias mais movimentados.

Em relação ao perfil de seus frequentadores, segundo os entrevistados, as pessoas que chegavam ao mercado vinham de todas as partes da cidade. Assim, não apenas os moradores dos bairros do entorno como Encruzilhada, Campo Grande, Rosarinho, Prado, Beberibe, Fundão utilizavam o seu comércio e usufruíam de seus serviços como também os residentes de bairros longínquos como Boa Viagem, Ipsep, Pina, entre outros, além dos olindenses que integravam a população desfrutadora do equipamento. Desta forma, apesar de na década de 1950 a grande maioria destes equipamentos já coexistirem na cidade, o Mercado da Encruzilhada era um grande atrativo para a população recifense. Basta observarmos o mapa da figura 5, onde estão presentes as principais vias facilitadoras do acesso ao equipamento desde as primeiras décadas do século XX.

Era por meio das compras efetuadas no lugar que muitos dos fregueses abasteciam seus lares. Assim, recordou um dos entrevistados sobre a presença dos clientes, que chegavam com grandes listas de feira que entregavam para os permissionários separarem as mercadorias solicitadas como farinha, feijão, carnes, ovos, frutas e verduras. Uma das entrevistadas comentou que existia uma grande influência do Mercado da Encruzilhada no Recife, assim como em cidades do interior. A permissionária citou que o seu estabelecimento, quando de seus pais, era referência na venda de aviamentos. As costureiras e alfaiates chegavam com grandes listas de produtos tais como agulhas e alfinetes, botões etc.

As transformações focadas nas especialidades do mercado aconteceram de maneira lenta e gradual, assim como as alterações direcionadas ao fluxo e à origem dos clientes. Se na atualidade observamos uma grande queda dos estabelecimentos como mercearias, hortifrutigranjeiros, peixarias e açougues no interior do equipamento, nos permitimos indagar sobre a grande influência das redes de super e hipermercados que se propagaram pelos distintos bairros da cidade. Mais do que os *shopping centers*, acreditamos que a relação de concorrência entre os mercados públicos e supermercados é intensa devido à similaridade entre as mercadorias comercializadas.

De acordo com a Associação Brasileira de Supermercados (ABRAS), o supermercado é definido como “abastecimento varejista que, adotando autosserviço, expõe e vende no mesmo local, permanentemente, gêneros alimentícios, artigos de consumo imediato e utilidades domésticas e é explorado por uma pessoa física ou jurídica” (RODRIGUES, 1993, p 53). Rennó (2006), define o autosserviço como um sistema onde o consumidor é levado a realizar quase todas as etapas das compras independente de um vendedor ou atendente. O indivíduo escolhe, retira e leva a mercadoria até o caixa e apenas no momento do pagamento é efetivada a troca entre comprador e atendente. Desta forma, apesar de o mercado público e o supermercado serem definidos como formas comerciais, neste aspecto e em outros, ambos se distinguem absolutamente.

Segundo Rennó (2006), os primeiros supermercados surgiram no Brasil na década de 1950, isto devido ao desenvolvimento industrial do país naquela época. Com o aumento da produção de bens de consumo era necessário a instalação de estabelecimentos de grande porte para armazená-los. Assim, os supermercados e hipermercados foram escolhidos como os grandes centros de abastecimento de mercadorias. Coincidentemente, em meados do século XX foi construído o Mercado da Encruzilhada. No entanto, naquele momento, a quantidade de supermercados era ínfima, se comparada ao que encontramos na atualidade, de modo que a concorrência entre ambos era incipiente.

3 O MERCADO DA ENCRUZILHADA NO SÉCULO XXI

O capítulo a seguir faz uma análise do Mercado da Encruzilhada no século XXI. Esta investigação abrange diferentes contextos que perpassam desde a relação do equipamento com a cidade (em suas escalas distintas) até as dinâmicas existentes no interior do edifício. Em nossa pesquisa, percebemos a integração da edificação com a malha urbana do Recife, onde importantes vias são encontradas, o que facilita a acessibilidade da população ao bairro e consequentemente ao mercado.

Nos últimos anos, um processo de verticalização se impõe na Encruzilhada como também em seu entorno. Esta dinâmica, diretamente ligada à valorização do solo urbano, tem importantes rebatimentos na localidade como também em seu mercado público. Acreditamos que o fenômeno percebido tenha relação com as legislações vigentes no período de escrita do trabalho.

Em paralelo às dinâmicas voltadas a uma valorização imobiliária do bairro, a Prefeitura intervém na localidade e em seu entorno à procura de melhorias da qualidade do espaço urbano por meio da infraestrutura. Desta forma, novas rotas cicláveis³¹ são implementadas, mudanças no sentido do tráfego são realizadas tencionando uma melhor fluidez do trânsito e a implementação de Zona Azul no entorno do equipamento é estabelecida, entre outras intervenções.

Quanto à nossa percepção sobre o Mercado da Encruzilhada no século XXI, ao compararmos com os seus primeiros anos de funcionamento, percebemos dinâmicas muito distintas. Novos usos foram agregados e houve diminuição de atividades que, na atualidade, são consideradas “ultrapassadas”. Outros perfis de frequentadores, como também a introdução de novos permissionários, são cada vez mais identificados no interior do equipamento. Muitas das últimas intervenções são operadas pela CSURB, órgão da Prefeitura responsável pela administração dos mercados e feiras da cidade.

3.1 O MERCADO E SUA RELAÇÃO COM O RECIFE

3.1.1 O mercado e o Recife

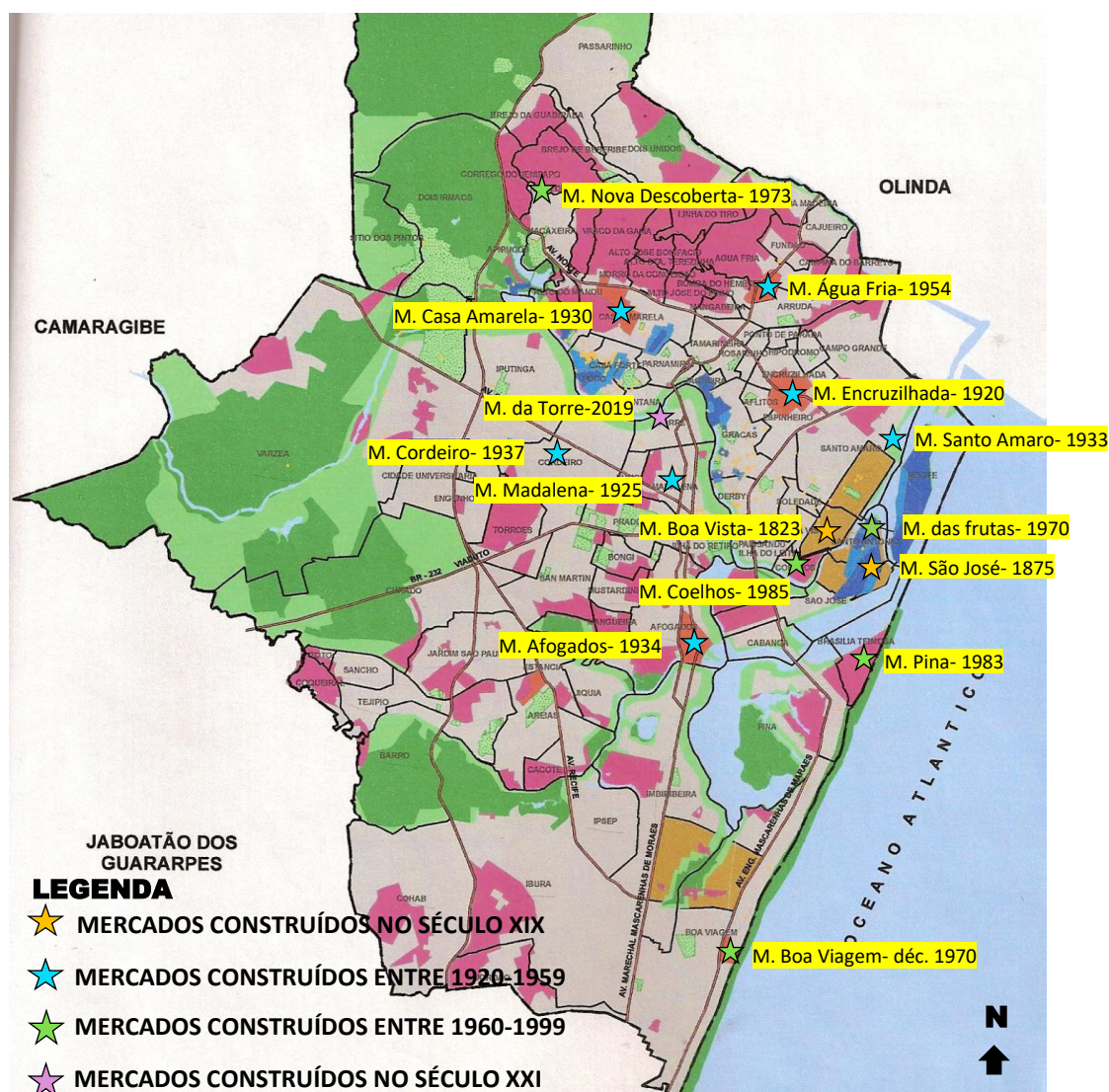
Ao longo das décadas, a cidade do Recife se expandiu e hoje, ao observamos a figura 19 que explicita o zoneamento elaborado para o Plano Diretor de 2008³², percebemos uma

³¹ As rotas cicláveis são percursos direcionados exclusivamente para pessoas que andam de bicicleta. No Recife, estas rotas, estão divididas em ciclofaixas, ciclovias e ciclorotas.

³² Este é o Plano Diretor em vigor até o momento da escrita desta dissertação. No entanto, desde 2018 o mesmo passa por um processo de revisão e atualização. Utilizaremos a antiga lei pelo fato de a atual ainda não ter sido aprovada.

complexidade em relação à organização das principais zonas³³ estabelecidas e consolidadas no espaço urbano. Em um primeiro olhar, observamos em destaque as áreas verdes – representadas pelos tons de verde – em suas distintas especificidades, e as áreas passíveis de construção – retratadas pelo tom marrom claro – em seus diversos graus. Um rio denominado Capibaribe, considerado o principal da cidade, serpenteia até a foz, localizada próximo ao antigo centro do Recife

Figura 19 - Zoneamento do Recife



Fonte: Plano Diretor 2008, 2008, (editado pela autora).

Em um segundo olhar, verificamos fragmentos – muitos deles representados pelas cores rosa e azul – espalhados pela cidade. Estes integram as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) e de Preservação do Patrimônio Histórico-cultural (ZEPHC) respectivamente. Composto também as Zonas Especiais estão as Zonas Especiais de Dinamização Econômica

³³ São elas: Zona de Ambiente Construído (ZAC); Zona de Ambiente Natural (ZAN); zonas especiais (ZEs); Imóveis Especiais (IEs) e as Unidades Protegidas.

(ZEDE)³⁴. Estas são as de maior interesse para a nossa pesquisa em razão de o Mercado da Encruzilhada estar situado nesta categoria de zona. Estas zonas estão representadas na figura 19 pela cor vermelha e mostarda.

De acordo com o Plano diretor de 2008, as ZEDES estão subdivididas em grupos e subgrupos³⁵. Como pode ser verificado na tabela 1, existem duas ZEDES Centro Principal: a primeira delas é composta pelos bairros mais antigos da cidade, Santo Antônio, São José, Santo Amaro e Boa Vista; a segunda é constituída por um bairro de urbanização mais recente, Boa Viagem. A centralidade do bairro da Encruzilhada está dentro da ZEDE Centro Secundário. No mesmo grupo do bairro em questão estão Casa Amarela e Água Fria, localizadas na zona norte, Afogados e Areias, situadas na zona oeste e Boa Viagem estabelecida na zona sul da cidade. Com exceção de Areias, todas estas centralidades possuem um mercado, sendo o de Boa Viagem o único privado.

Tabela 1 - ZEDES do Recife

ZEDES do Recife	Bairros
ZEDES Centro Principal	Santo Antônio, São José, Santo Amaro e Boa Vista
	Boa Viagem
ZEDES Centro Secundário	Encruzilhada
	Casa Amarela
	Afogados
	Água Fria
	Areias
	Boa Viagem

Fonte: Plano Diretor 2008, (editado pela autora).

De acordo com o Plano diretor de 2008, essas centralidades secundárias são qualificadas como áreas potenciais ou consolidadas capazes de congregar atividades múltiplas. Na

³⁴ De acordo com o caderno de propostas do futuro Plano Diretor do Recife, o termo ZEDE será substituído por Zonas de Centro (ZC), correspondentes ao centro principal e Zonas Especiais de Centralidade (ZEC), condizentes com as centralidades secundárias. Serão incluídas na legislação atualizada zonas com significativo valor de patrimônio cultural e imaterial, tencionando assegurar a proteção do patrimônio ambiental e cultural da cidade, além de reconhecer o comércio popular como essencial para a geração de renda e emprego destas áreas como ZEC Alto José do Pinho e ZEC Bomba do Hemetério. Retirado de: <http://planodiretordorecife.com.br/wp-content/uploads/2018/10/Caderno-Preliminar-de-Propostas-material-para-discussão.pdf>. Acesso em: 22.03.2019.

³⁵ São elas: ZEDE 1 e 2. A ZEDE 1 é caracterizada por áreas consolidadas que concentram múltiplas atividades. A Zona é subdividida em: ZEDE Centro Principal, ZEDE Centro Secundário e ZEDE Centro Local. A ZEDE 2 é caracterizada por estar localizada em eixos viários e metroviários que também concentram atividades múltiplas. A Zona é composta por: ZEDE Eixo Principal, ZEDE Eixo Secundário e ZEDE Eixo Local.

atualidade, o Instituto da Cidade Pelópidas da Silveira (ICPS)³⁶, com base na lei vigente, concebeu um projeto denominado Projeto de Reestruturação Urbana e Dinamização Econômica das Centralidades do Recife³⁷, o qual denominaremos Projeto Centralidades, onde as áreas em questão localizadas nas RPAs 2 e 5 foram contempladas por meio de planos específicos. Os objetivos deste projeto são contribuir para a diminuição da pressão urbana e imobiliária dos centros principais e incentivar o crescimento das centralidades de menor porte, consideradas de alto potencial de desenvolvimento.

Os responsáveis pelo projeto decidiram pela escolha dessas duas áreas pelo fato de apresentarem altas densidades demográficas, ao mesmo tempo que possuem um baixo número de estabelecimentos econômicos, empregos formais, entre outros. Na opinião dos técnicos a atratividade de novas e diferentes atividades econômicas para ambas as áreas, articuladas com um estudo da infraestrutura, orientado por mecanismos que propiciem o equilíbrio da relação entre o uso habitacional, comercial e de serviços pode beneficiar a equidade socioeconômica, urbanística e ambiental das áreas em questão. Como resultado, deve influenciar nos seus entornos, possibilitando a ampliação dos investimentos, aumentando a oferta de serviços para a população, bem como reduzindo os deslocamentos de pessoas e fluxos de veículos para o centro principal.

No que concerne à quantidade de mercados públicos na cidade, de acordo com a CSURB, 23 equipamentos desta tipologia são contabilizados na atualidade. A sua abundância é devido à Companhia considerar os seus anexos também como mercados públicos. Contudo, na tentativa de criar uma hierarquia de importância, levaremos em consideração como os principais equipamentos aqueles expostos no site da Prefeitura do Recife³⁸. Ressaltamos também a existência de dois mercados particulares, Mercado de Boa Viagem³⁹, construído por volta da década de 1970 e Mercado da Torre⁴⁰, este último recém-inaugurado. Haja vista a maior quantidade de mercados públicos ante a porção de centralidades estabelecidas, chegamos a uma conclusão de que há certa independência destes dois elementos na cidade. Ou seja, não é regra encontrarmos mercados públicos localizados em centralidades, como também há centralidades que são compostas por esses equipamentos.

³⁶ O ICPS é um órgão de gestão vinculado à Secretaria de Planejamento da Prefeitura do Recife. Sua missão é pensar o futuro da cidade por meio de estudos, projetos e planos articulados ao planejamento territorial integrado, direcionando as decisões para o desenvolvimento do Recife. Retirado de: <http://icps.recife.pe.gov.br/node/1>. Acesso em: 18.05.2019.

³⁷ Retirado de: <http://icps.recife.pe.gov.br/node/61246>. Acesso em: 25.03.2018.

³⁸ Para ver mercados e respectivas datas de inauguração, dirigir-se à tabela 3 localizada no Apêndice E.

³⁹ Disponível em: <http://mercadodeboaviagem.com.br/index.php/institucional/>. Acesso em: 19.05.2019.

⁴⁰ Disponível em: <https://mercadodatorre.com>. Acesso em: 19.05.2019.

Ao observarmos na figura 19 a localização dos equipamentos de acordo com suas datas de inauguração, conseguimos ter uma pequena noção do processo evolutivo em termos de expansão urbana do Recife. Os dois primeiros mercados da cidade, instalados no século XIX, da Boa Vista e de São José, respectivamente, estão localizados em dois dos bairros mais antigos. Não por acaso, naquela época a maior parte da população residia nestas localidades. De acordo com Reynaldo (2017), até a década de 1910, 76.740 habitantes viviam nos bairros do Recife, São José e Santo Antônio enquanto o resto da cidade possuía 47.006 residentes. No entanto, entre 1910 e 1913 os bairros centrais passaram por um decréscimo populacional, enquanto nas demais localidades da cidade o número de habitantes cresceu de 47.006 para 65.206, com uma taxa média anual de 11,5%, com a incorporação de novas áreas urbanas à cidade, alcançou 217.076 habitantes. Dentre os bairros que mais cresceram estão os da Encruzilhada, Santo Amaro e Madalena (REYNALDO, 2017).

Da década de 1920 até 1959, sete novos mercados públicos foram instalados, certamente o maior investimento em termos de criação destes equipamentos no Recife, sendo um deles o Mercado da Encruzilhada. Entre 1960 e 1999, apenas quatro mercados públicos (Pina, Nova Descoberta, Coelhos e das Frutas) e um particular (Boa Viagem) foram implementados. No século XXI, um novo mercado privado foi instalado no bairro da Torre⁴¹. Ao observarmos a figura 19, verificamos uma descentralização dos equipamentos na cidade, ao mesmo tempo que a sua distribuição é desigual. Cinco deles estão situados na região central, quatro na zona norte, quatro na zona oeste e apenas dois na zona sul. A localização destes edifícios tem intensa relação com os eixos viários onde, em determinadas situações, estes equipamentos estão instalados, próximos de algumas das maiores e mais importantes vias de circulação do Recife⁴². É o caso do Mercado do Cordeiro, próximo da Avenida Caxangá (a cerca de 120 m) e do próprio Mercado da Encruzilhada (a cerca de 1000 m), próximo da Avenida Norte, ambas as avenidas

⁴¹ O Mercado da Torre, apesar de sua denominação, possui características muito distintas das encontradas em mercados públicos. Apesar de alguns dos estabelecimentos se configurarem como boxes, no geral, sua conformação espacial converge muito mais com espaços comerciais contemporâneos. Portanto, acreditamos que, a denominação mercado é estrategicamente pensada com o intuito de incluí-lo na tendência internacional que entende os mercados públicos como um espaço voltado para o consumo de pessoas com alto poder aquisitivo.

⁴² De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) nº 16.176/96, o sistema viário da cidade é composto por Corredores de Transporte Rodoviários e Demais Vias Urbanas. Os corredores de Transporte Rodoviário classificam-se em três categorias: Corredores de Transporte Metropolitano que integram o Sistema Arterial Principal da cidade e têm por função principal atender ao tráfego de âmbito regional e metropolitano; Corredores de Transporte Urbano Principal que compreendem a Av. Norte e parte das vias que integram o Sistema Arterial Secundário do Município, e têm por função específica ligar áreas ou bairros da cidade; Sistema Arterial Secundário e Corredores de Transporte Urbano Secundário que compreendem as demais vias do Sistema Arterial Secundário e algumas vias coletoras do Município, e têm como função principal articular duas ou mais vias Arteriais Principais ou coletar o tráfego de uma determinada área ou quadra, canalizando-o para as vias Arteriais Principais ou Secundárias.

são categorizadas como Arterial Principal e possuem ligação direta com a BR 101, e por outro lado, com o centro da cidade.

Em muitos casos, os mercados estão situados em nodais ou cruzamentos formados ora por vias de mesma hierarquia, conforme já mencionado, ora por vias de escalas distintas como: o Mercado da Madalena, estabelecido entre a Rua Real da Torre e a Rua José Osório, esta considerada uma Arterial Principal; o Mercado de Casa Amarela fixado entre a Estrada do Arraial e a Rua Padre Lemos; o Mercado de Santo Amaro posicionado entre a Avenida Cruz Cabugá, considerada uma Arterial Secundária, e a Avenida Norte; e o Mercado de Água Fria localizado entre a Estrada Velha de Água Fria, também uma Arterial Principal e a Rua Japaranduba. A configuração do Mercado de Afogados se difere das demais pelo fato de estar posicionado entre duas vias Arteriais Principais que são a Estrada dos Remédios e a Nicolau Pereira. Na tabela 2, destacamos alguns dos equipamentos encontrados na cidade e sua relação com as principais vias de acesso.

Tabela 2 - Relação dos mercados com suas principais vias de acesso

Mercado público	Principais vias de acesso	Categorias das vias
Mercado da Encruzilhada	Av. Norte	Arterial Principal
Mercado do Cordeiro	Av. Caxangá	Arterial Principal
Mercado da Madalena	Rua José Osório	Arterial Principal
Mercado de Casa Amarela	Estrada do Arraial	Arterial secundária
Mercado de Santo Amaro	Av. Norte e Av. Cruz Cabugá	Arterial Principal e Secundária(respectivamente).
Mercado de Água Fria	Estrada Velha de Água Fria	Arterial Principal
Mercado de Afogados	Rua Nicolau Pereira e Estrada dos remédios	Arterial Principal

Fonte: Lei de Uso e Ocupação do Solo 1996 (editado pela autora).

Neste sentido, ao visualizarmos o mapa 2, verificamos uma conjunção de vias em suas escalas distintas – avenidas, ruas e estradas –, convergentes para o mercado da Encruzilhada, que convivem desde o período do surgimento da localidade e foram muito importantes no que diz respeito ao desenvolvimento da pequena centralidade. Atualmente estão bem consolidadas no espaço urbano e são substanciais para os indivíduos oriundos das diferentes localidades da cidade que desejam acessar a região, o largo e o mercado por meio de distintos modais como carro, ônibus, bicicleta ou a pé.

Mapa 2 - Principais vias e pontos de ônibus existentes no entorno do mercado



Fonte: Google Maps, 2019, (editado pela autora).

Em termos da sua localização, a Encruzilhada é um bairro que está estrategicamente situado na zona norte, muito próximo tanto do bairro central de Santo Amaro como do município de Olinda. Esta condição locacional talvez seja o motivo do surgimento de uma centralidade de menor porte. Os eixos viários convergentes para a localidade facilitam o deslocamento das pessoas pela cidade e o tornam um bairro de passagem. Se o indivíduo está em Olinda, por meio da Estrada de Belém ou Avenida Norte, passando próximo ao mercado, pode chegar à zona norte e vice-versa. Se está na região central, por meio da Avenida João de Barros, chega ao mercado. Para quem está no bairro de Beberibe e quer acessar o centro da cidade, a opção é utilizar a Avenida Beberibe, passando pelo mercado, e se direcionar a Avenida Norte.

Para além da Avenida Norte, classificada como Arterial Principal, temos a Avenida Beberibe, categorizada ora como Arterial Principal, ora como Arterial Secundária; a Avenida João de Barros e a Estrada de Belém, consideradas Arteriais Secundárias; e a Rua Doutor José Maria, classificada como uma via Coletora. Vale citar a influência indireta da Avenida Agamenon Magalhães – considerada uma Arterial Principal – e a sua ligação com a Avenida Norte, visto que por meio dela é possível acessar por um lado o município de Olinda e por outro a zona sul do Recife. Entre as vias citadas, na atualidade, a única capaz de oferecer acesso direto

ao Largo e ao Mercado da Encruzilhada é a Avenida Beberibe. As demais oferecem acesso indireto por meio de outras ruas de menor porte.

A atual conformação da esfera viária do Largo da Encruzilhada e entorno imediato está associada a uma série de intervenções realizadas no ano de 2018. Em matéria de jornal local⁴³, de julho do mesmo ano, foi divulgado o interesse em realizar essas mudanças. De acordo com a Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU) e a Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano (SEMOC), o objetivo principal das alterações de circulação são “melhorar a mobilidade na Avenida Norte” de forma específica e na zona norte da cidade de forma geral.

De acordo com técnica da CTTU e a figura 20, onde se explicita as mudanças na circulação, as principais alterações consistem na implantação de sentido único em trecho da Avenida João de Barros no sentido ao bairro do Espinheiro, possibilitando os condutores oriundos da Estrada de Belém e da Avenida Beberibe acessarem a Avenida Norte também no sentido centro. Em outro trecho da Avenida João de Barros, os condutores que pretendem acessar o Largo da Encruzilhada, a Avenida Beberibe ou a Estrada de Belém, devem fazer um desvio para acessar estes destinos. A Estrada de Belém não sofre alterações, possibilitando assim, ao condutor acessar o bairro de Campo Grande ou Espinheiro.

⁴³ Retirado de: http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2018/07/10/interna_vidaurbana,756993/transito-na-encruzilhada-passa-por-mudanca-neste-sabado-14.shtml. Acesso em: 26.03.2019.

Ao nos concentrarmos na acessibilidade dos ônibus rumo ao Largo da Encruzilhada, realizamos algumas constatações. Por meio de uma análise conseguimos obter detalhes da relação entre determinado modal e a localidade em estudo. Um é o objetivo desta análise, compreender de forma geral a dinâmica entre a cidade e o modal, observando as linhas de ônibus que passam próximas ao mercado e seu entorno imediato, no intuito de saber se por meio deste transporte a população consegue ter acesso ao mercado, independentemente de sua localização na cidade. O mapa 2 facilita a nossa análise.

Determinamos que os pontos analisados devem estar dentro de um raio de 300m até o mercado, uma distância razoável para quem se desloca a pé, comumente empregada como raio de circulação confortável para pedestres. Foram encontrados dez pontos, distribuídos entre ruas e avenidas circundantes. Dentre as avenidas onde foram localizadas as paradas de ônibus estão a Av. João de Barros (pontos um e dois), Beberibe (pontos cinco e seis) e Norte (pontos nove e dez). Já as ruas foram a José de Sá Carneiro (ponto quatro), Castro Alves (ponto três) e Fernando César (pontos sete e oito).

No ponto um, localizado na Avenida João de Barros, em frente ao Largo da Encruzilhada foi detectado o maior número de linhas, 25 no total. A maioria parte de bairros populares da zona norte como Dois Unidos e Água Fria. Majoritariamente, estas linhas têm como o destino mais distante o centro da cidade, englobando os bairros de Santo Antônio, São José, Santo Amaro, Bairro do Recife ou Ilha Joana Bezerra. Apenas uma linha nos leva ao bairro de Afogados (zona oeste), denominada 700 Beberibe/Afogados. Alguns dos bairros pelos quais passa esta linha são as Graças, Madalena e Torre. Em seus percursos de ida e/ou volta, os ônibus passam em algum momento pelas avenidas Norte, João de Barros ou Beberibe.

Também foram detectados ônibus intermunicipais que partem de Olinda e têm como uma das paradas o Largo da Encruzilhada. A maior parte tem como destino mais distante a região central do Recife, como o bairro de Santo Antônio e a Ilha de Joana Bezerra. Entretanto, detectamos algumas linhas que têm como destino mais afastado o próprio bairro da Encruzilhada. Também detectamos uma linha que vai até a Cidade Universitária, localizada na zona oeste. Os seus ônibus passam pelo bairro da Torre e pegam a Av. Caxangá até chegarem no destino.

No ponto dois, todos os ônibus partem de Olinda, param em frente ao largo da Encruzilhada (do outro lado da avenida) e fazem o seu percurso até os bairros centrais. Concluimos que estas duas paradas (um e dois) integram majoritariamente os ônibus com destino ao centro da cidade. No entanto, algumas poucas linhas que se destinam a outras localidades como a 2930 Rio Doce/Dois Irmãos, que tem como ponto mais distante o bairro de

Sítio dos Pintos na zona norte. Tanto na ida como na volta, os ônibus passam por bairros que concentram moradias e serviços de alto padrão como Aflitos, Casa Forte, Casa Amarela, Apipucos, Jaqueira e Graças.

Os ônibus que passam pelas paradas três, quatro, cinco e seis, em sua maioria param anteriormente no ponto um. Os coletivos, após traçarem um percurso até o centro da cidade, retornam, passando por diversos bairros e param em um desses pontos. Seus destinos variam entre as localidades citadas anteriormente: Dois Unidos, Água Fria, Olinda etc. Nas paradas sete e oito, passa apenas uma linha, a Campina do Barreto que tem início em Cajueiro (zona norte) e termina no Bairro do Recife. A linha tem como um dos eixos principais a Avenida Norte.

Os pontos nove e dez estão localizados na Avenida Norte, cuja média de distância a ser percorrida a pé destes pontos até o mercado é de 140m. Todas as linhas têm início na zona norte, no entanto partem de distintos bairros populares como Macaxeira, Sítio dos Pintos, Passarinho e Nova Descoberta. Em sua maioria, o ponto mais distante está situado na região central, em bairros distintos como São José, Santo Antônio ou Bairro do Recife. Os coletivos utilizam a Avenida Norte como principal corredor de transporte até o centro da cidade. Apenas uma linha tem como percurso mais distante o bairro do Espinheiro. A linha 645 T.I. Macaxeira/Av. Norte, parte do terminal integrado da Macaxeira e percorre toda a Avenida Norte, passando então por diversos bairros como Casa Amarela, Tamarineira, Rosarinho, Espinheiro etc. A linha 532 Casa Amarela (Cruz Cabugá) também passa por bairros de alto padrão como Dois Irmãos, Apipucos, Casa Forte, Parnamirim, Jaqueira e Espinheiro.

Concluimos que o acesso ao Largo da Encruzilhada, bem como ao seu mercado por meio das linhas de ônibus é mal distribuída pela cidade. Existe uma concentração de linhas que partem de bairros populares da zona norte, passam pelo mercado até chegarem ao centro da cidade e voltam (passando novamente pelo largo da Encruzilhada), até o seu destino que é em sua totalidade, o mesmo de onde eles partem (são como “rotas circulares”). Assim, os indivíduos situados em bairros populares ou de alto padrão da zona norte e na região central que pretendem ir ao mercado ou à centralidade da Encruzilhada são os maiores beneficiados. Também a população estabelecida no município de Olinda tem uma oferta satisfatória de linhas.

Existem algumas, mas poucas, opções de ônibus para pessoas situadas em bairros da zona oeste chegarem à localidade em questão, são elas: uma linha que passa por Afogados, e outra que passa pela Cidade Universitária. Não verificamos nenhuma linha que atravessasse a zona sul em bairros como Pina, Boa Viagem, Ipsep, Imbiribeira etc., dificultando assim o acesso da

população moradora nestas localidades ao mercado da Encruzilhada bem como à sua centralidade.

Para os indivíduos que vivem na zona sul e que são dependentes do transporte público, uma série de empecilhos são gerados para que se chegue na Encruzilhada, são eles: a necessidade de se pegar duas ou mais conduções – aumentando o custo da passagem –, os contratempos gerados devido à má qualidade do trânsito da cidade que aumentam ainda mais a duração da viagem. Devido a estes obstáculos, muitos indivíduos são impedidos de acessar a localidade em estudo.

Independentemente da insuficiente disponibilidade de linhas de ônibus capazes de transportar os passageiros de qualquer região da cidade para a Encruzilhada, outras questões relacionadas à qualidade do transporte público devem ser levadas em conta. Conforme o diagnóstico do Projeto Centralidades, problemas tais como falta de acessibilidade para deficientes (elevadores quebrados, travessias sem sinalização sonora etc.) e calçadas sem manutenção são geralmente grandes empecilhos para a população. Some-se a isto a má qualidade dos pontos de ônibus, muitas vezes dotados de um *design* inadequado, o tempo de espera nas paradas, entre muitas outras adversidades.

Para além da acessibilidade até a centralidade e o Mercado da Encruzilhada por meio do transporte público, outros tipos de transporte devem ser levados em consideração visto que o acesso à localidade em questão é integrado por uma série de modais, mesmo que utilizados pela população em intensidades distintas. Conforme o Projeto Centralidades, as gestões municipais Brasil afora vêm investindo gradualmente em leis focadas no incentivo do transporte cicloviário. Dentre as ações da Prefeitura do Recife, novas rotas cicláveis têm sido implementadas na cidade.

Ao observarmos a figura 21, verificamos um estudo elaborado pelo ICPS no qual é demonstrado um dado sobre contagens⁴⁵ de bicicletas por dia em alguns dos principais cruzamentos localizados na zona norte, próximo à centralidade da Encruzilhada. O cruzamento 02 demonstra um considerável volume desse modal, principalmente no cruzamento entre a Avenida Beberibe e a Avenida Professor José Augusto dos Anjos. São 3723 bicicletas com um volume de pico de 342 bicicletas por hora. Os volumes indicados em ambos os cruzamentos nos indicam uma média da quantidade de usuários que cruzam a região. Por meio destes e outros dados, medidas a favor de políticas públicas que beneficiem a parcela ciclista da população recifense têm sido tomadas.

⁴⁵ As contagens foram realizadas entre os anos de 2013 e 2014.

Figura 21 - Contagem de bicicletas no cruzamento de importantes avenidas da zona norte



Fonte: Projeto Centralidades.

De acordo com matéria do site da Prefeitura do Recife⁴⁶, desde o início de 2019 “inicia-se a implantação de três novas rotas cicloviárias” na zona norte da cidade. A capital pernambucana, que antes possuía 58,3 km de ciclofaixas e suas derivações, passará a conter 70 km. Um pequeno avanço se comparado ao ano de 2012, quando eram encontradas 24km de malha ciclável. Novos 12,3 km serão executados e “irão beneficiar nove bairros: Campo Grande, Beberibe, Arruda, Rosarinho, Mangabeira, Campina do Barreto, Água Fria, Encruzilhada, Santo Amaro, além de permitir a ligação com o município de Olinda”.

Ao analisarmos a relação do modal em questão com a cidade, considerando as ciclofaixas, ciclovias e ciclorotas existentes, próximas à localidade, tendo visto que são instaladas no intuito de facilitar a locomoção dos usuários de bicicleta pelos bairros, percebemos um incipiente trabalho de conexão entre as já existentes e aquelas implementadas nos últimos meses. Estas ações possibilitam ao ciclista criar um circuito naquela região. Apesar da iniciativa, ainda são observadas muitas rotas sem conexão entre si na cidade, ou seja, existem trechos de ruas dotadas de infraestrutura para o modal que em determinado momento não têm continuidade, obrigando os ciclistas a buscarem alternativas de caminhos entre o tráfego existente.

⁴⁶ Retirado de: <http://cttu.recife.pe.gov.br/prefeitura-do-recife-amplia-em-127-km-malha-ciclovitaria-da-cidade>. Acesso em: 29.03.2019.

O mapa 3, nos indica as rotas cicláveis existentes próximas à centralidade na atualidade. As rotas antigas estão representadas na cor vermelha, as atuais, implementadas em 2019, estão na cor marrom. Notamos que antes da execução das novas rotas, apenas uma ciclofaixa denominada Marquês de Abrantes, que se iniciava no bairro do Rosarinho e finalizava no bairro de Campo Grande, era disponibilizada. As novas rotas são: a Professor José dos Anjos que se inicia no bairro do Arruda e finaliza no bairro Campina do Barreto, tendo 8km de extensão; a ciclofaixa Santos Dumont que parte da Encruzilhada na conexão com a rota já existente Marquês de Abrantes e faz conexão com a ciclofaixa professor José dos Anjos, com 700m de extensão e a rota Othon Paraíso que tem início na pista local da Avenida Agamenon Magalhães e se bifurca em três vias.

Mapa 3 - Principais eixos viários e rotas cicláveis da Encruzilhada



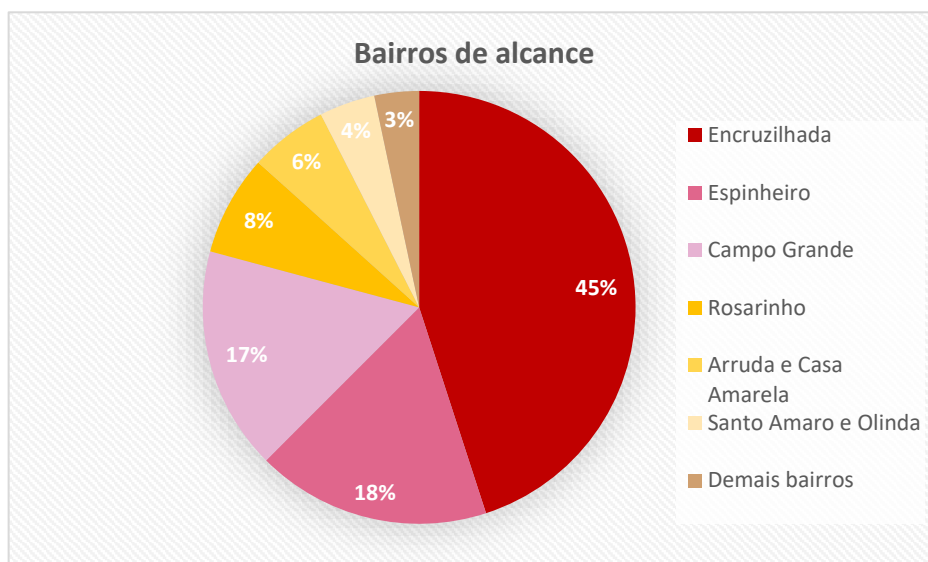
Fonte: Google Maps, 2019, (editado pela autora).

Ao analisarmos os formulários⁴⁷ aplicados com os frequentadores, tivemos a oportunidade de perceber uma noção da relação do mercado em estudo com a cidade e seus meios de transportes. Com efeito, o equipamento atrai pessoas de muitos bairros da capital pernambucana e consegue atingir cidades da região metropolitana, principalmente Olinda. De acordo com o gráfico 1, dos bairros mais alcançados estão a própria Encruzilhada, com 45%

⁴⁷ Para ver os horários da aplicação dos formulários, se reportar à tabela 2, localizada no Apêndice E.

dos frequentadores entrevistados, Espinheiro com 18%, Campo Grande com 17%, Rosarinho com 8%, Arruda e Casa Amarela com 6%, Santo Amaro e a cidade de Olinda com 4%. Os demais bairros⁴⁸ participaram com deslocamento para o mercado de 3% ou menos dos entrevistados.

Gráfico 1 - Bairros com maior alcance ao mercado

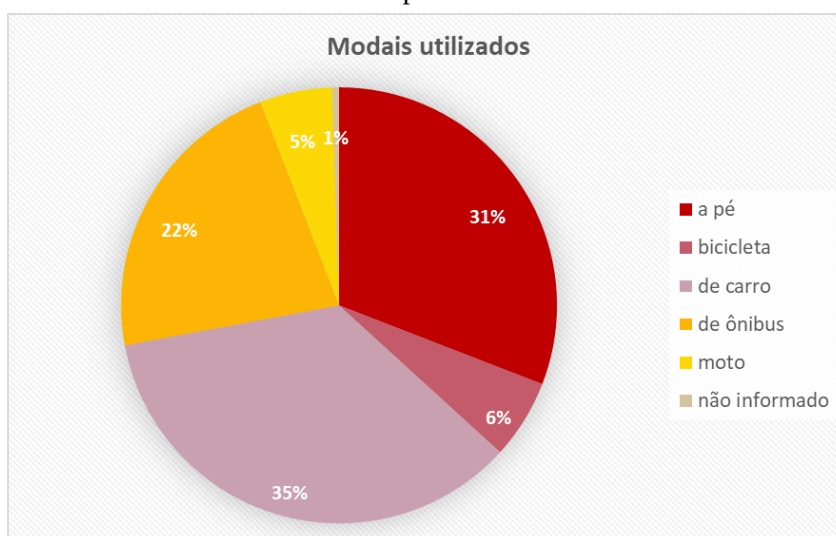


Fonte: elaborado pela autora, 2019.

Ao analisarmos os modais mais utilizados, observamos por meio do gráfico 2, o carro como o principal meio de transporte com 35%, seguido da caminhada com 31%, do ônibus com 22%, da bicicleta e da moto com 6% e 5% respectivamente. Entretanto, esses dados não podem ser generalizados quando investigamos a relação do mercado com os bairros, visto que a intensidade de uso dos meios de locomoção pode variar a depender da relação da localidade com a distância percorrida pelo indivíduo ou da localidade com o acesso aos transportes públicos, entre outros. Ao observamos o gráfico 3, o qual denominamos de “localidades secundárias” todos os bairros não integrantes do entorno da Encruzilhada, verificamos que a maior porcentagem é destinada aos carros (43%) ao passo que o ônibus fica em segundo lugar (33%).

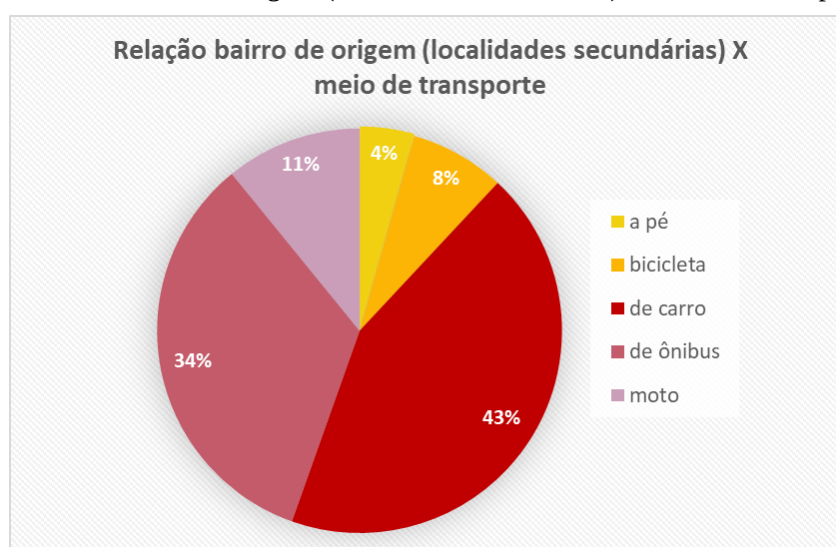
⁴⁸ Alguns dos bairros citados durante a aplicação dos formulários foram Água Fria, Aflitos, Beberibe e Boa Vista, Graças, Derby, Boa Viagem, Torre e Hipódromo.

Gráfico 2 - Principais modais utilizados



Fonte: elaborado pela autora, 2019.

Gráfico 3 - Bairro de origem (localidades secundárias) x meios de transporte



Fonte: elaborado pela autora, 2019.

O resultado acima expressa a variedade de meios de locomoção utilizados na cidade. Em nossa análise, sobre as linhas de ônibus, notamos uma falha na distribuição daquelas linhas que passam pelo mercado, e que, além disso, existe uma descontinuidade na ligação das ciclofaixas e suas derivadas, bem como outras questões que envolvem os dois modais. Inevitavelmente, muitos dos frequentadores escolhem o carro, como o modal mais interessante para se locomover até o equipamento, mesmo sendo o automóvel considerado por muitos como o principal estimulador de engarrafamentos.

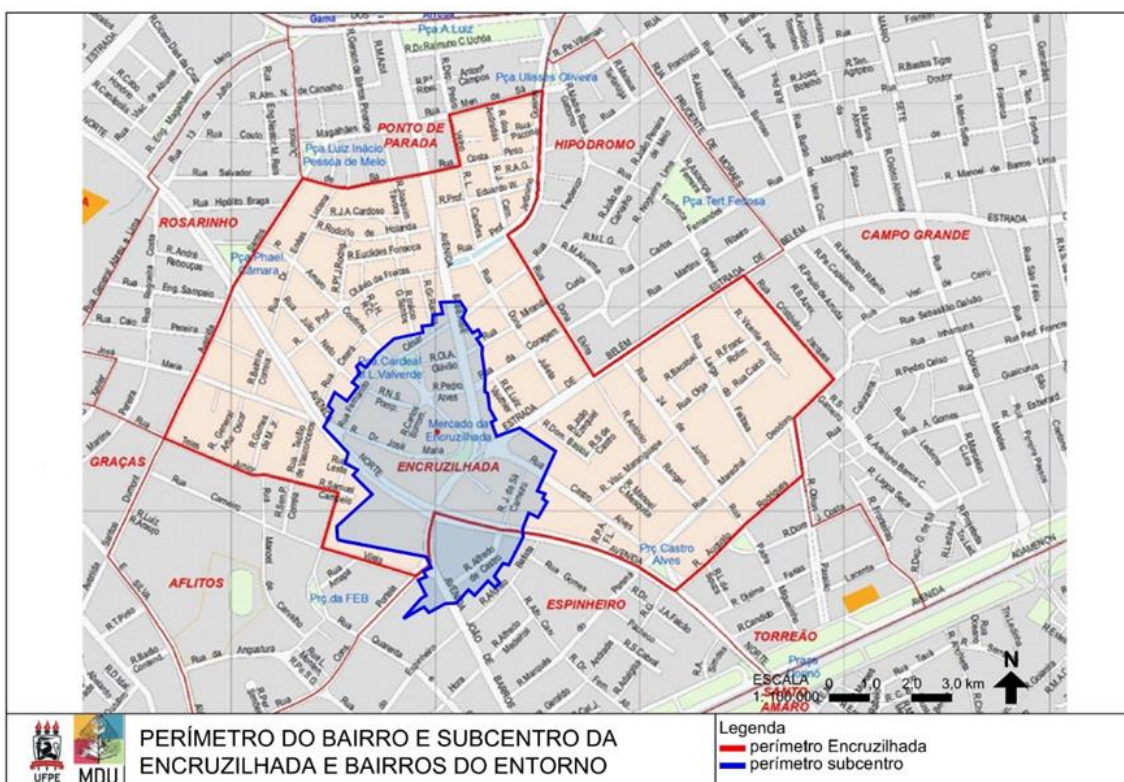
Para que as condições dos outros modais, que não o automóvel, melhorem, é necessária uma maior atenção e comprometimento por parte dos setores responsáveis pelos transportes públicos – secretarias e empresas particulares de ônibus – como também pelos transportes alternativos, principalmente a bicicleta. Particularmente, em nosso caso, um planejamento mais

assertivo quanto à oferta de linhas de ônibus que atinja de maneira equilibrada diferentes regiões da cidade é um passo para a criação de oportunidades para que pessoas que moram em regiões mais distantes da Encruzilhada, possam acessá-la com mais facilidade. No caso da bicicleta, uma maior disponibilidade de conexão entre as rotas cicláveis como também o incremento destas, são fundamentais para uma maior frequência de ciclistas no bairro e em seu mercado público.

3.1.2 O mercado e os bairros contíguos

Na atualidade, a Encruzilhada faz limite com sete bairros, conforme nos indica o mapa 04. São eles: Hipódromo, Campo Grande, Torreão, Espinheiro, Aflitos, Rosarinho e Ponto de Parada. Entretanto, estas localidades tiveram ritmos distintos de desenvolvimento e expansão. O núcleo central do bairro em questão, ou seja, a sua centralidade, está representado pela cor azul do mesmo mapa bem como as vias principais que despontam desta localidade como um possível influenciador de crescimento dos bairros em seu entorno.

Mapa 4 - Centralidade, Encruzilhada e bairros do entorno



Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife⁴⁹, 2019, (editado pela autora).

De acordo com o Projeto Centralidades, o bairro da Encruzilhada tem uma superfície de 102 hectares, o que significa 0,47% da totalidade do Recife e até 2010 possuía uma população de 11.940, correspondente a 0,78% da população do município. Economicamente, até 2015 o

⁴⁹ Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/servico/encruzilhada>. Acesso em: 01.04.2018.

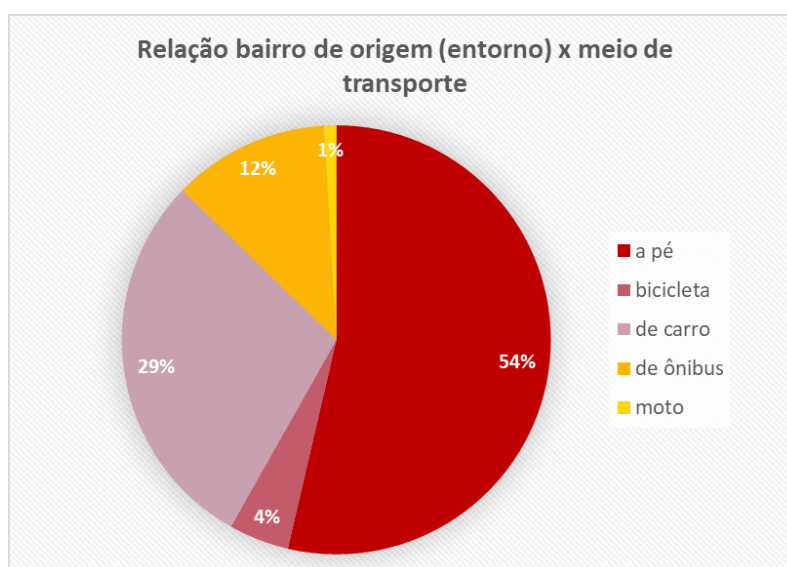
bairro empregava 0,6% dos trabalhadores formais da cidade e contava com 1467 unidades mercantis, 1,5% do total operado no município.

Diante destes dados, percebemos que a sua centralidade secundária, já consolidada na cidade, tem grande influência para o perfil geral da Encruzilhada que possui uma grande disponibilidade de serviços e comércio principalmente para os bairros do entorno. Segundo o Projeto Centralidades, tais bairros são considerados de média e alta renda criando assim uma elevada demanda por bens e serviços. No entanto, ao analisarmos uma pesquisa promovida pelo mesmo projeto com os usuários do bairro, percebemos que sua origem é variada, o que representa o grande alcance territorial da localidade diante da cidade e de outros municípios.

A Encruzilhada recebe pessoas vindas principalmente de dez bairros da cidade, incluindo o próprio bairro. Estas localidades possuem características distintas, sendo que em algumas delas seus habitantes possuem nível de renda alto como Rosarinho, Espinheiro, Aflitos e Parnamirim. No que se refere ao alcance da população que trabalha na Encruzilhada e reside em outras localidades, o Projeto Centralidades se baseando em uma pesquisa de Origem-Destino, afirma que 20% dos entrevistados moram em Beberibe, Água Fria e nas cidades de Olinda e Jaboatão.

Ao focarmos na atratividade do mercado em relação ao bairro de origem de seus frequentadores, por meio da aplicação dos formulários, constatamos que 55% são originários dos bairros do entorno, inclusive da Encruzilhada, e 45% de localidades secundárias. Ao visualizarmos o gráfico 4, onde se mostra a relação bairro de origem (entorno) e modais utilizados pela população, concluímos que deste total de 55%, um pouco mais da metade das pessoas (54%), caminham até o equipamento.

Gráfico 4 - Bairro de origem (entorno) x meios de transporte



Fonte: elaborado pela autora, 2019.

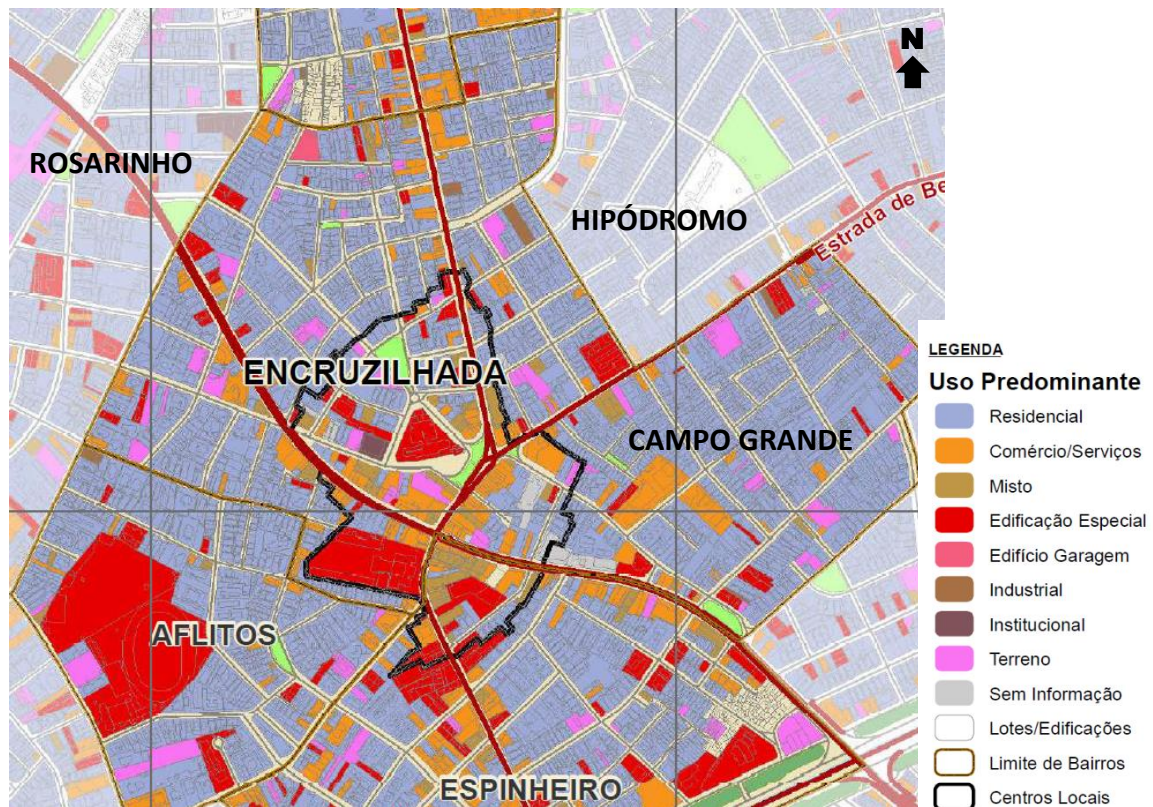
Em termos gerais, ao analisarmos a relação bairro de origem (localidades secundárias e entorno) versus meio de transporte, por meio do gráfico 2, verificamos que quase um terço da população chega ao destino caminhando. Estes dados são importantes, visto que as pessoas que moram nas redondezas e que preferem ir a pé à localidade são as principais promotoras de vitalidade do entorno do mercado. Contudo, em primeiro lugar está o automóvel (35%), com um valor muito superior à bicicleta, por exemplo (6%).

Ao nos depararmos com este fator, nos questionamos sobre o desestímulo estabelecido no Recife ao deslocamento por meio de veículos não motorizados. De acordo com entrevista realizada pelo Projeto Centralidades com ciclistas usuários das centralidades estudadas, muitas são as reclamações, dentre as quais se destacam: a falta de respeito por parte dos motoristas de carros e ônibus, a insegurança (falta de iluminação e vias exclusivas para bicicletas) e a carência de infraestrutura (falta de manutenção das ciclofaixas e ausência de sinalização). Com a implementação de novas vias cicláveis na Encruzilhada e entorno acreditamos no aumento de ciclistas circulando pela localidade, mesmo que este aumento ainda não seja o ideal.

Predominantemente a população visitante, principalmente na centralidade da Encruzilhada, é atraída pela vasta oferta de comércio e serviços existente na localidade. Constituem a estrutura física do seu terciário primeiramente o seu mercado público, que assume o papel de concentrar uma gama de atividades nestes ramos. Para além da disponibilidade de estabelecimentos dedicados ao comércio tradicional e aos serviços especializados, observamos um avanço no interior do equipamento de negócios voltados para o ramo gastronômico, os quais se dedicam à promoção de eventos diversos, principalmente nos finais de semana. Assim, o equipamento vem se tornando um importante espaço de lazer, principalmente para a Encruzilhada e os bairros do entorno.

Uma visão da distribuição das atividades da localidade, bem como de seu entorno, é apresentada no mapa da figura 22. Ao observarmos a imagem, percebemos uma predominância do uso residencial na periferia da Encruzilhada que se espraia para os bairros contíguos. Concentrações de atividades no ramo terciário também foram estabelecidas ao longo das décadas neste segmento da cidade. Existe uma concentração dos usos diversos na centralidade que se alastram ao longo das principais vias, Av. Norte, Av. Beberibe, Estrada de Belém e Av. João de Barros.

Figura 22 - Mapa de usos da Encruzilhada



Fonte: Projeto Centralidades.

No que se refere aos números de pavimentos das edificações na Encruzilhada, bem como dos bairros contíguos, podemos dizer que estes são bastante variados a depender da localidade. No caso do bairro de nosso objeto de pesquisa, nos últimos anos tem se observado uma reconfiguração espacial no que diz respeito à ampliação da altura do gabarito de suas edificações. A mesma dinâmica, pode ser observada no bairro fronteiriço do Rosarinho. No caso dos Aflitos e Espinheiro, a verticalização é um pouco mais antiga. Ao visualizarmos a Figura 23, observamos o crescimento dos condomínios residenciais principalmente ao longo da Avenida Norte. Esta expansão nos dá a impressão de que o Mercado público será engolido por um “mar” de edifícios verticais em um futuro próximo. O contraste é enxergado quando observamos os bairros do Hipódromo e Ponto de Parada, onde predominam as edificações com gabarito baixo de um, dois ou três pavimentos.

Figura 23 - Panorâmica da Encruzilhada e bairros do entorno



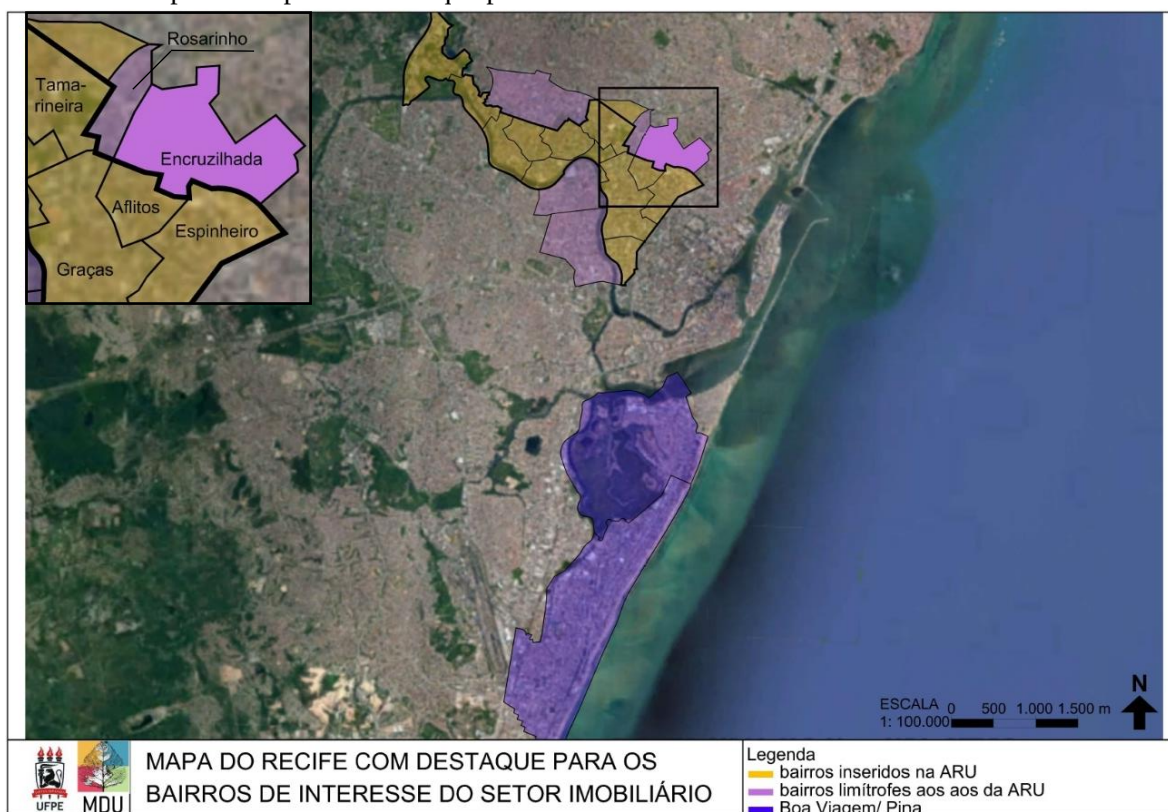
Fonte. Google Earth, 2019, (editado pela autora).

Ao indagarmos sobre as circunstâncias pelas quais o processo de verticalização vem se impondo nos últimos anos nos bairros da Encruzilhada e Rosarinho, pensamos em quais dinâmicas externas podem ter provocado esta nova configuração nas localidades. Acreditamos na grande influência da Lei dos 12 Bairros⁵⁰, promulgada em novembro de 2001 como também do Plano Diretor de 2008.

A Lei dos 12 Bairros, tem sido considerada uma grande conquista não apenas para os moradores destas localidades, como também para os recifenses, pois limita a atuação do setor imobiliário em alguns bairros de alta renda, cujas infraestruturas se encontram no seu limite de carga, impedindo o remembramento de lotes e reduzindo parâmetros como coeficientes de aproveitamento e número de pavimentos. Ao analisarmos o mapa 5, percebemos que dois destes bairros fazem limite com a Encruzilhada, Aflitos e Espinheiro, e dois outros fazem limite com o Rosarinho, Tamarineira e Graças. Há de se convir que após a restrição da construção nestes 12 bairros, o setor imobiliário procuraria outras localidades da cidade para investir e produzir, sendo elas no entorno do perímetro da ARU ou não.

⁵⁰ A lei nº 16.719/2001, mais conhecida como Lei dos 12 Bairros cria a Área de Reestruturação Urbana (ARU) onde em 12 bairros da capital pernambucana, considerados de grande valor histórico e ambiental, são impostos limites de altura nas construções. Alguns dos objetivos da legislação são requalificar o espaço urbano, harmonizar os diversos usos por meio de estabelecimento de limites às suas inserções e proteger as áreas consideradas passíveis de tratamento especial. Os bairros inseridos nesta lei são: Derby, Espinheiro, Graças, Aflitos, Jaqueira, parte do bairro da Tamarineira, Parnamirim, Casa Forte, Santana, Poço da Panela, Monteiro e Apipucos (LACERDA, et al., 2018).

Mapa 5 - Mapa com destaque para os bairros de interesse do setor imobiliário



Fonte: Google Maps, 2019, (editado pela autora).

De acordo com Lacerda et al. (2018), os bairros do entorno que mais receberam investimentos do capital privado nos últimos anos foram Encruzilhada, Rosarinho, Madalena, Torre e Casa Amarela. Os bairros do Pina e de Boa Viagem, que já eram passíveis de grandes investimentos, têm sido ainda mais pressionados pelo setor imobiliário. Como um dos produtos gerados por esta dinâmica está o adensamento destas localidades e as suas conseqüentes verticalizações. Ao retirarmos do livro “Lei dos 12 Bairros” (2018), um comparativo com dados, que mostra a relação entre a área construída do bairro versus o número de pavimentos ao longo do tempo, observamos uma evolução da verticalização na Encruzilhada. No ano 2000, um ano antes da promulgação da lei em questão, 78% da área construída era constituída por prédios com até quatro pavimentos e 0,9% de edificações com 20 ou mais pavimentos. Em 2014, 49% eram de prédios com até quatro pavimentos e 29,3% com 20 ou mais andares. O mesmo crescimento ocorre no bairro do Rosarinho.

Diante das conseqüências desta lei, positivas para alguns bairros e negativas para outros, foi realizado logo após a sua promulgação um estudo morfo-tipológico da cidade, pelo qual um dos objetivos era retificar os parâmetros construtivos dos bairros do entorno da ARU, Boa Viagem e Pina (LACERDA et al., 2018). Contudo, o Plano Diretor de 2008, não levou em

consideração este estudo. A legislação não considera as particularidades de cada parte da cidade e de cada bairro que formam o todo.

Ao observamos a conjuntura atual do bairro da Encruzilhada, bem como do seu vizinho, Rosarinho, verificamos que ambos passam por um processo gradativo de valorização em relação ao setor imobiliário, gerando assim alterações no valor do metro quadrado de suas edificações. Com o objetivo de fundamentarmos o nosso argumento, analisamos alguns imóveis dos bairros citados no intuito de expor estas transformações.

Investigamos três imóveis da Encruzilhada construídos antes do ano 2001, ou seja, antes da promulgação da Lei dos 12 Bairros. Esta análise está explicitada na tabela 3. Procuramos fazer uma análise do valor do metro quadrado em três intervalos: o primeiro, entre 1999/2000, anos anteriores à promulgação da Lei dos 12 Bairros; o segundo em 2008, ano da promulgação do Plano Diretor; e o terceiro entre 2017/2018, anos mais recentes da coleta destes dados pela Prefeitura.

Notamos que entre os dois primeiros intervalos (representados pelos anos de avaliação de 1999/2000 e 2007/2008), existe uma média de aumento do valor do m² entre 34% e 41%. Após nove ou dez anos (anos de avaliação entre- 2017/2018) este valor aumenta entre 259% e 376%. Ao analisarmos a diferença do valor do m² por todo o período (18 ou 19 anos, a depender do ano de avaliação do imóvel), percebemos uma variação positiva entre 467% e 575%, valores muito acima dos índices de mercado da época. A mesma análise serve para o Rosarinho, demonstrado da tabela 4. No entanto, o seu aumento durante o período dos 18 anos foi menor do que o da Encruzilhada, tendo variado entre 247% e 307%.

Tabela 3 - Análise do valor do m² de um imóvel na Encruzilhada em três períodos

Bairro	Ano de avaliação	Valor da avaliação (R\$)	Área total	Valor do m ² (R\$)
Encruzilhada (imóvel 1)	2000	60.000,00	112,16 m ²	534,95
	2008	80.000,00	112,16m ²	713,26
	2017	290.000,00	113,38 m ²	2.557,77
Encruzilhada (imóvel 2)	1999	35.559,00	80,92 m ²	439,43
	2008	50.000,00	79,55 m ²	628,53
	2018	201.573,00	80,92 m ²	2.491,01
Encruzilhada (imóvel 3)	2000	40.000,00	100,52 m ²	397,93
	2007	60.324,00	107,07 m ²	563,40
	2018	269.730,50	100,62 m ²	2.680,68

Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, 2019.

Tabela 4 - Análise do valor do m² de um imóvel no Rosarinho em três períodos

Bairro	Ano de avaliação	Valor da avaliação (R\$)	Área total	Valor do m ² (R\$)
Rosarinho (imóvel 1)	2000	160.655,89	162,45 m ²	98.895,59
	2008	201.190,20	162,45 m ²	1.238,47
	2018	557.881,98	162,45 m ²	3.434,17
Rosarinho (imóvel 2)	2000	130.000,00	189,4 m ²	686,37
	2008	210.000,00	189,4 m ²	1,108,76
	2018	530.000,00	189,4 m ²	2.789,31

Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife, 2019.

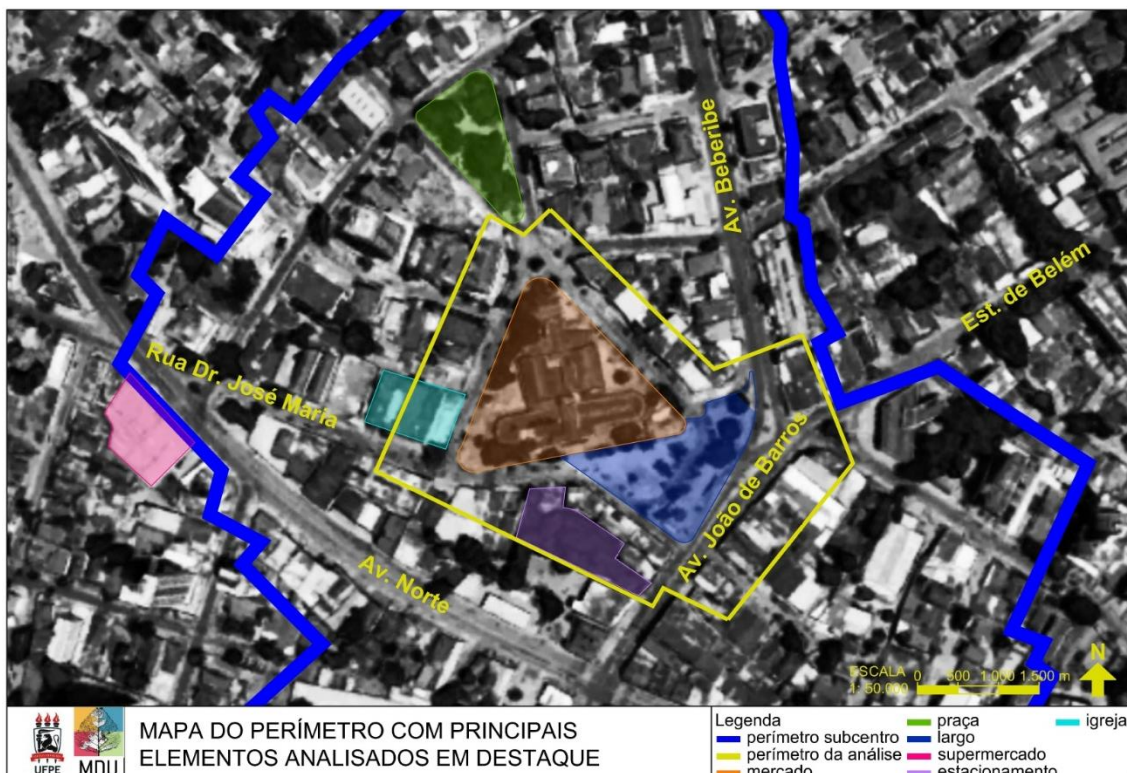
A dinâmica de valorização por parte do setor imobiliário que ocorre nas localidades do entorno dos 12 bairros, em especial no bairro da Encruzilhada, tem como resultado não apenas as mudanças em sua configuração espacial, pertinente ao aumento do gabarito, e às variações de preços dos imóveis, estas sendo muito elevadas. Estas mudanças projetam também a vinda de novas famílias, antes moradoras de outras localidades da cidade, muitas com modos de vida e perfis socioeconômicos diferentes daquelas, antes residentes no bairro, afetando o cotidiano do espaço público do local.

3.1.3 O mercado e sua área envolvente

Ao convergirmos para um recorte mais aproximado do entorno do equipamento, onde o foco da observação está direcionado para as ruas e calçadas, edificações, vegetação e até o mobiliário urbano, percebemos uma diversidade de dinâmicas que podem ser consideradas favoráveis à ida e à permanência de pessoas – inclusive ao Mercado da Encruzilhada –, produzindo assim vitalidade no local. Outras, contudo, podem ser consideradas empecilhos, pois comprometem a qualidade do espaço urbano e influenciam na diminuição da atratividade dos indivíduos. Apesar das barreiras observadas no momento de investigação do trabalho, ainda consideramos na atualidade o entorno aproximado do Mercado da Encruzilhada como pleno de diversidade.

Como pode ser observado no mapa 6, o recorte delimitado por nós envolve as ruas adjacentes ao mercado público. Desta forma, desconsideramos o perímetro da centralidade em sua totalidade, pois acreditamos que desta forma aumentariam as possibilidades de uma análise mais detalhada sobre os elementos urbanos de interesse desta pesquisa. Como pode ser percebido, criamos uma legenda no intuito de destacarmos os componentes considerados relevantes no entorno do equipamento.

Mapa 6 - Delimitação do perímetro com principais elementos analisados em destaque



Fonte: Google Maps, 2019, (editado pela autora).

Ao realizarmos uma investigação a partir das tipologias arquitetônicas encontradas no local, constatamos uma boa variedade de exemplares, retratando assim fragmentos de diversas

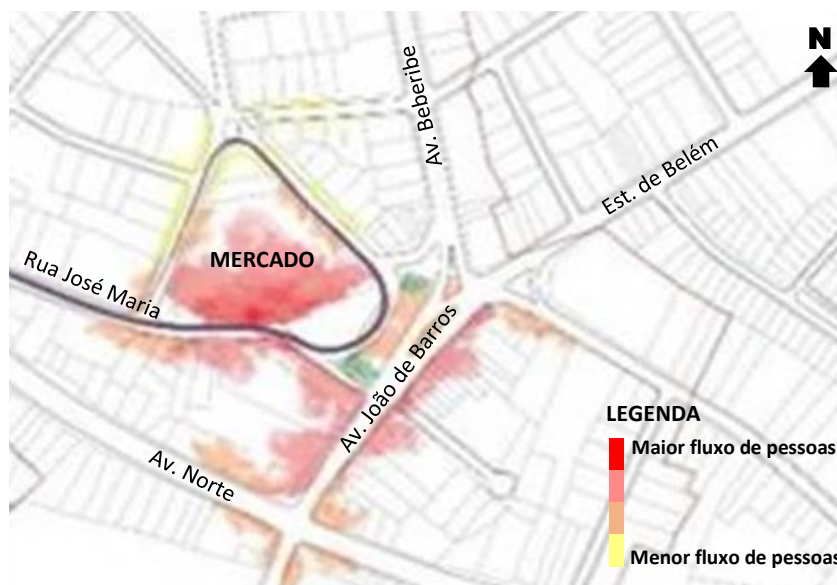
épocas da ocupação da localidade, onde se destacam: edificações em estilo eclético (majoritariamente descaracterizadas), com o térreo ocupado pelo setor terciário; habitações unifamiliares térreas ou com um pavimento; edifícios galerias, remanescentes do plano de quadras projetado em meados do século XX, nos quais o térreo dispõe dos mais variados tipos de comércio e serviços e nos andares superiores são encontradas residências multifamiliares; edifícios habitacionais em alvenaria estrutural de no máximo quatro pavimentos; e edifícios-torre, recentemente inseridos no contexto urbano do entorno. As novas edificações possuem uma média de gabarito superior a 15 pavimentos e uma série de usos comuns de caráter condominial considerados comodidades para os seus moradores, como estacionamentos e áreas de lazer como *playground*, piscina e salão de festas.

No tocante aos usos integrantes do setor terciário, encontramos instituições financeiras como as agências bancárias, os estabelecimentos especializados em conserto, manutenção e assistência técnica de aparelhos eletrônicos; as lojas do ramo gastronômico como bares, restaurantes, lanchonetes e padarias; entre outras lojas especializadas como aquelas dedicadas à material de construção; óticas, farmácias, perfumarias e beleza, mercadinhos, entre outras.

Para além dos tipos habitacionais e comerciais, se destaca uma Igreja (de denominação evangélica) de porte médio, localizada muito próxima ao mercado público, porém, não conseguimos informações sobre os seus horários de funcionamento. Ademais, sabemos que a atual edificação religiosa era antigamente um supermercado da rede Bompreço. Salientamos também a presença de algumas edificações subutilizadas e de terrenos ociosos. Um destes terrenos foi recentemente transformado em estacionamento. Como pode ser visualizado no mapa 6 o estacionamento se encontra situado em frente ao mercado e atende a uma parcela de seus frequentadores. A igreja está localizada em frente a uma das laterais do equipamento.

Ao visitarmos o mercado e seu entorno no intuito de compreendermos as dinâmicas existentes, nos deparamos com certa desconformidade no que se refere ao fluxo de pessoas visitantes da localidade. Percebemos que este fluxo é muito intenso dentro do equipamento e na rua localizada em frente à sua entrada principal onde estão situados os edifícios galerias como também no antigo casario localizado na Avenida João de Barros. Nestas edificações são encontradas boa parte do comércio e do serviço da Encruzilhada. Ao contornarmos o equipamento, em sua parte traseira, visualizamos uma queda significativa do fluxo de pessoas. Ali estão localizadas as edificações multifamiliares. Em estudo do Projeto Centralidades foi montado um mapa esquemático, retratado pela figura 24, onde está representada a intensidade do fluxo de pessoas da localidade, fortalecendo assim a nossa observação.

Figura 24 - Mapa com intensidade do fluxo de pessoas



Fonte: Projeto Centralidades (editado pela autora).

Ante a dinâmica observada, podemos constatar que a diversidade dos usos (comércio e seus variados ramos, serviços e suas variadas especializações e habitação) concentrados em um mesmo lugar produzem a atratividade de pessoas, gerando assim vitalidade e consequentemente sensação de segurança, ao passo que a uniformidade de usos, no nosso caso da habitação, pode contribuir para a queda de atratividade de indivíduos circulando nas ruas e gerando então a sensação de insegurança.

Para Jacobs (2009), o principal aspecto levado em conta quando se pretende gerar vigilância social é um número elevado de estabelecimentos e locais públicos dispostos ao longo das ruas que funcionem em horários diferentes, inclusive no período noturno. A escritora acredita que o comércio é peça chave para esta dinâmica e quanto mais variado, mais elevado o número de pedestres. Na figura 25, um registro fotográfico de um dos edifícios galerias da Encruzilhada, localizado em frente ao mercado, representa bem o que aquela autora defende, comércio variado, atratividade de pessoas, geração da sensação de segurança. Mesmo que as ruas sejam ocupadas por desconhecidos, estes indivíduos não devem se sentir intimidados. A verdade é que, de acordo com Jacobs, a ordem pública é mantida por meio de códigos pré-estabelecidos, envolvendo controles e padrões de comportamento espontâneos em meio à própria população e empregado por ela (JACOBS, 2009).

Apesar de observarmos o movimento de pessoas na Encruzilhada no período diurno, quando levamos em conta os horários noturnos, este movimento decai. Em nossa visita⁵¹ no

⁵¹ A visita foi realizada em uma quinta-feira às 19h30.

período da noite, verificamos a maior parte das lojas da centralidade fechadas, apenas alguns restaurantes e bares do entorno funcionavam. Relativamente ao mercado, seus boxes estavam majoritariamente fechados, verificamos apenas uma das entradas, que não a principal, aberta, contudo havia pouco movimento dentro do equipamento. Também o ponto de ônibus localizado no canteiro em frente a Avenida João de Barros possuía algum movimento dos trabalhadores que esperavam sua condução para casa.

O oposto da diversidade, vitalidade e segurança é representado pela figura 26. Um edifício multifamiliar recentemente construído, localizado em uma das laterais do Mercado da Encruzilhada, onde um muro de aproximadamente três metros de altura serve de barreira entre seus moradores e os pedestres que passam à sua frente. Visto que para Jacobs (2009) a pluralidade é a chave para se constituir bairros animados, podemos pensar que a construção deste muro é substancial no que se refere à negação do espaço público para receber desconhecidos e criar a sensação de segurança no entorno. Edificações com os fundos voltados para a rua, com uma das laterais “morta”, sem destinação ou uso, ou dotados de muitos andares não estimulam a existência dos olhos dos proprietários naturais das ruas (JACOBS, 2009).

Figura 25 - A diversidade na Encruzilhada



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Figura 26 - A uniformidade na Encruzilhada



Fonte: acervo pessoal, 2019.

A construção de muros e outros artifícios estrategicamente pensados no intuito de isolar o edifício do espaço urbano, seja ele habitacional ou comercial, é muito comum na atualidade. Para Caldeira (1997), estas edificações intencionalmente segregacionistas são caracterizadas por quatro aspectos. O primeiro envolve as barreiras físicas que vão para além dos muros e incluem grades e grandes espaços vazios; o segundo diz respeito à adoção de sistemas privados de segurança; o terceiro abraça a ideia do universo privado voltado para dentro, onde a rua é definitivamente excluída; e o último avalia o mundo exterior, ou seja, o espaço urbano, como

algo negativo, e o mundo interior da residência ou do trabalho como algo positivo por isto, devem ser considerados mundos independentes.

As edificações dotadas de todo este aparato em sua maioria são voltadas para as classes de médio e alto poder aquisitivo que consideram esta forma de construção uma nova alternativa para estarem asseguradas contra os males encontrados nas ruas, como também uma forma de organizar as diferenças sociais e segregá-las espacialmente (CALDEIRA, 1997). Esta nova forma de lidar com o espaço privado produz uma negação das pessoas para o espaço público, mudando uma dinâmica encontrada há décadas em nossas cidades.

Os enclaves privados e a segregação que eles produzem negam muitos dos elementos básicos que constituem a experiência moderna da vida pública: a primazia das ruas e sua abertura; a circulação livre de multidões e veículos; os encontros impessoais e anônimos entre pedestres; o lazer e os encontros públicos em ruas e praças; e, sobretudo, a presença de pessoas de diferentes origens sociais circulando e observando os que passam, olhando as vitrines, fazendo compras, frequentando cafés ou bares, tomando parte de manifestações políticas ou usando os espaços que foram durante muito tempo desenhados especialmente para o entretenimento das massas (CALDEIRA, 1997, p. 164).

Para além dos edifícios galerias e do mercado, outras formas comerciais são encontradas no perímetro delimitado e estudado por nós. De acordo com a Prefeitura do Recife, uma feira localizada no Largo da Encruzilhada é realizada nas segundas e terças das 6h às 18h⁵². Contudo, durante nossas idas ao mercado no intuito de aplicarmos os formulários com os frequentadores, percebemos a mesma em plena atividade outros dias da semana, ora como Sulanca, ora como comércio hortifrutigranjeiro, como pode ser visto por meio da figura 27. Apesar de considerarmos a feira um elemento positivo para a localidade, visto que ela se integra como um dos componentes estimuladores da vitalidade, além de adequar-se como uma segunda alternativa para alguns dos consumidores do mercado, ela não é vista com bons olhos pela administração da CSURB.

⁵² Retirado de: <http://www2.recife.pe.gov.br/servico/localizacao-das-feiras-livres>. Acesso em: 29.04.2019.

Figura 27 - Feira realizada no Largo da Encruzilhada



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Em entrevista⁵³ realizada com representantes da Companhia, foi comentado que esta feira em particular atrapalha as atividades do mercado, uma vez que ela vende produtos comercializados pelos permissionários do equipamento, gerando assim concorrência. Na opinião dos técnicos, sua estrutura deveria ser realocada. Caso permanecesse onde está, deveriam ser tomadas medidas focadas na restrição de seus dias de funcionamento. Apesar da CSURB se responsabilizar pelos mercados e feiras da cidade, algumas feiras específicas, como a da Encruzilhada e o comércio promovido pelos vendedores ambulantes, são de responsabilidade da SEMOC.

A respeito dos ambulantes, verificamos majoritariamente a presença destes trabalhadores nas calçadas dos edifícios, galerias onde compartilham com as lojas a atenção dos transeuntes. Esta dinâmica pode ser visualizada na figura 25. Os principais produtos comercializados são pequenos aparelhos eletrônicos, utensílios para celular, frutas e verduras e lanches em geral. Em termos de geração de vitalidade, consideramos os feirantes e os ambulantes muito importantes uma vez que suas presenças são constantes nas ruas.

⁵³ Entrevista realizada em: 12.12.2018.

Um supermercado de grande porte é encontrado na Avenida Norte, no sentido centro da cidade. Como pode ser visualizado no mapa 6, a edificação não está situada no perímetro de análise, mas muito próximo a ele, a cerca de 250 metros do Mercado da Encruzilhada. Ambos, mercado público e supermercado, oferecem mercadorias semelhantes como carnes, frutas, verduras, cereais, utensílios para cozinha etc. No entanto, o mercado público se diferencia em termos de oferta de espaços de alimentação, como lanchonetes, bares e restaurantes. Ao passarmos em frente ao supermercado verificamos por meio de sua arquitetura (grades e estacionamento na entrada da edificação) aspectos que coadunam com o discurso da negação do espaço público.

Outro elemento considerado relevante para o entorno é a Praça Dom Miguel Valverde. Assim como o supermercado, a praça não se encontra no perímetro delimitado por nós, mas muito próxima ao mercado público, como pode ser visualizado no mapa 6. Durante nossas visitas ao equipamento e entorno não percebemos movimentação da vizinhança usufruindo da área verde. Apenas visualizamos a sua utilidade como ponto de descanso para caminhoneiros que estacionam seus veículos ao longo da área enquanto ofertam seus serviços de frete. A praça está localizada na parte traseira do mercado caracterizada majoritariamente por habitações uni e multifamiliares e poucas prestadoras de serviços.

Apesar de pouco utilizada, consideramos a praça um elemento potencialmente agregador, visto que pode ser oportunizada como um lugar de atratividade para a vizinhança que geraria vitalidade ao local cuja dinâmica poderia rebater diretamente no Mercado Público. Jacobs (2009) argumenta que as possíveis dinâmicas estabelecidas em espaços públicos verdes dependem diretamente da maneira como a vizinhança o irá utilizar. A autora argumenta que a variedade de usos nas edificações em seu entorno pode propiciar uma pluralidade de usuários em horários diferentes em espaços como a praça.

O oposto em termos de utilização e aproveitamento do espaço público pode ser visualizado no largo em frente ao mercado, ali uma multiplicidade de atividades é percebida. Para além da feira, outros componentes estimulam a permanência das pessoas neste local. Dos equipamentos destaca-se um espaço aberto e coberto, localizado em frente a um dos edifícios galerias, no qual se disponibilizam estruturas fixas para jogos de mesa. Majoritariamente as pessoas ocupantes deste espaço são homens idosos. Bancos de concreto estão disponíveis, ora para os taxistas que possuem uma área de estacionamento exclusiva na rua, ora para os transeuntes descansarem embaixo das árvores. Para além de um lugar de permanência, o largo é utilizado como ponto de passagem dos transeuntes recém-chegados de outros bairros por meio dos ônibus.

Um ponto de ônibus, o principal da localidade, uma vez que ali param a maioria das linhas, é fixado em frente a Avenida João de Barros. A sua estrutura é relativamente boa. Há uma razoável quantidade de bancos sob uma cobertura, lixeiras, totem informativo com o nome das linhas e um mapa com os principais pontos turísticos da cidade. Próximo, existe uma estação⁵⁴ com mais de 20 vagas de bicicletas disponíveis que é constantemente utilizada pelos usuários do local.

As calçadas também devem ser um elemento avaliado, visto que a depender da sua qualidade, os usuários podem se sentir mais ou menos estimulados a frequentarem a localidade e os seus equipamentos. Como já comentado, calçadas bem estruturadas podem atrair um contingente maior de indivíduos. Por outro lado, calçadas sem infraestrutura podem desencorajar a ida destas pessoas à localidade. Ademais, estas pessoas podem preferir os supermercados e os *shopping centers* para fazerem suas compras. Um dos argumentos frequentes é a boa infraestrutura e o conforto que estes equipamentos proporcionam durante o caminhar. Na intenção de expormos as condições das calçadas da localidade em questão, adotamos a avaliação realizada pelo diagnóstico do Projeto Centralidades.

Para os técnicos do projeto, a centralidade da Encruzilhada possui uma qualidade mediana de suas calçadas. Em uma avaliação geral de todos os critérios adotados, os profissionais dão a nota 6,1 para suas calçadas, onde 0 significa uma condição muito ruim e 10 uma condição muito boa. Para estes avaliadores, a situação mais crítica é a inexistência de rampas para pessoas com mobilidade reduzida. A nota para este critério é de 2,8, visto que inexistem rampas em todas as esquinas alinhadas com as faixas de pedestres. Também houve uma má avaliação nos critérios sinalização para os transeuntes e presença de obstáculos na faixa livre. Em relação à sinalização, quando existe é insuficiente e apresenta defeitos. No que se refere aos obstáculos, as vias principais são mal avaliadas, pois apresentam postes, lixeiras, entre outros mobiliários urbanos mal posicionados.

Para outros critérios, as calçadas da Encruzilhada foram bem avaliadas. No que se refere à presença de irregularidades (buracos, montinhos etc.), chegam a atingir um grau de qualidade mais elevado. No entanto, em relação ao quesito frequência de degraus e inclinações, a avaliação chega perto da nota 8,0. Também a largura das calçadas possui boa qualidade para os avaliadores, uma vez que atingem o tamanho padrão adotado pela legislação.

⁵⁴ A estrutura existente no local se integra ao programa de bicicletas compartilhadas denominado Bike PE. O programa é firmado em parceria entre o Governo do Estado e empresas privadas, sendo estas patrocinadoras e operadoras especializadas em soluções para mobilidade urbana.

Não foi realizada por parte do diagnóstico do Projeto Centralidades uma análise efetiva dos quesitos iluminação e arborização. Contudo, o mesmo destaca a existência de grande densidade de postes principalmente nas Avenidas Norte e João de Barros e no entorno do mercado. Na Avenida Beberibe, bem como nas ruas secundárias, a quantidade de postes diminui. Em uma de nossas visitas, procuramos verificar o verdadeiro funcionamento da iluminação no local. Assim, no período noturno⁵⁵, verificamos a existência de postes com iluminação em pleno funcionamento no Largo, nas ruas do entorno e na Praça Dom Miguel Valverde.

Quanto à arborização, os técnicos percebem uma carência de sombreamento nas calçadas da centralidade, consequência da ausência de vegetação, o que torna a localidade árida. Com efeito, percebemos este problema ao longo de nossas visitas ao entorno do mercado. A presença de árvores é registrada majoritariamente apenas nas calçadas do mercado e do largo, poucas delas estando presentes de forma pulverizada nas demais calçadas.

Por meio de entrevistas com os usuários da centralidade, o projeto constatou que os maiores problemas em sua opinião são o acúmulo de lixo nas ruas e calçadas, principalmente no entorno do mercado, com 27% do total sobre o resultado, em segundo lugar a acessibilidade e em terceiro a insegurança, ambos com 17%. Com menos de 15% perante o resultado total, outros aspectos também foram destacados pelos entrevistados, tais como alagamentos nas vias de acesso, sujeira nos imóveis, falta de fiscalização (controle urbano) e poluição visual.

Acreditamos que a situação da qualidade das calçadas da centralidade da Encruzilhada é produto tanto da maneira como a população lida com os espaços públicos da cidade quanto da atenção insuficiente dada pelos órgãos municipais de fiscalização e manutenção. Na hipótese de haver futuros investimentos na área em estudo, pelos quais as calçadas da Encruzilhada sejam alvo de uma maior atenção, entendemos que pessoas, sobretudo aquelas com maior dificuldade de locomoção, podem se interessar a frequentar a localidade a pé.

Apesar de na atualidade visualizarmos um razoável contingente de moradores do entorno que comparecem ao mercado por meio da caminhada (de acordo com o gráfico 4, 54% dos moradores da vizinhança vão a pé), constatamos que as últimas ações públicas realizadas na localidade, que visam à melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade, são predominantemente direcionadas para uma tentativa de beneficiar o tráfego de carros e de ônibus. Além das políticas públicas focadas nas melhorias do tráfego, como a intervenção da Avenida Norte, já citada em nossa pesquisa, outras são direcionadas para a organização dos

⁵⁵ A visita foi realizada em uma quinta-feira às 19h30.

espaços de estacionamento, como a implementação da Zona Azul⁵⁶ nos entornos dos mercados do Recife.

Desde 2017, o entorno do Mercado da Encruzilhada é dotado de vagas rotativas, como pode ser visualizado na figura 28, onde placas informam os dias e horários de funcionamento. De acordo com técnicos da CTTU foram implementadas 130 vagas sendo seis delas direcionadas para idosos, cinco para portadores de necessidades especiais e quatro para carga e descarga. Tais vagas limitam a permanência a duas horas, ao valor de R\$ 3,00. Reproduzimos a opinião⁵⁷ da Presidenta da CTTU à época da implementação do Zona Azul. A técnica acreditava que “garantir a rotatividade das vagas de estacionamento poderá potencializar o comércio local e promover mais comodidade aos frequentadores do Mercado da Encruzilhada”, já que esta ação visava à “democratização das vagas de estacionamento junto aos equipamentos comerciais”.

Figura 28 - Implementação do Zona Azul no entorno do mercado



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Após a implementação do Zona Azul na localidade, percebemos um frequente esvaziamento de carros nas vagas de estacionamento no entorno do mercado. Com efeito, a medida dividiu a opinião tanto dos frequentadores quanto dos comerciantes. Para as pessoas com constantes dificuldades de estacionar no entorno a ação é vista positivamente, pois houve

⁵⁶ O Zona Azul é um sistema administrado pela Prefeitura do Recife pelo qual fiscaliza e organiza as vagas de estacionamento de vias públicas localizadas em determinadas regiões da cidade, principalmente as centrais. O sistema funciona de segunda a sexta-feira das 8h às 18h e aos sábados das 8h às 12h. O tempo máximo de permanência pode variar de duas a cinco horas.

⁵⁷ Retirado de: https://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2017/11/01/interna_vidaurbana,729241/mercado-da-encruzilhada-tera-130-vagas-de-zona-azul-a-partir-desta-sex.shtml. Acesso em: 03.05.2019.

um aumento de vagas disponíveis perto do mercado, oportunizando uma maior comodidade. Para além deste aspecto, os usuários também apoiam a medida visto que, após a implementação do Zona Azul, houve uma maior organização do entorno do equipamento.

No caso dos permissionários, constatamos certa insatisfação. Por meio das entrevistas⁵⁸ realizadas com estes trabalhadores tivemos a oportunidade de ouvir a opinião do indivíduo presente no dia a dia da localidade. Dos nove entrevistados, cinco comentaram sobre o Zona Azul, apenas um elogiou a medida e quatro exprimiram descontentamento. O permissionário a favor da medida argumenta que atualmente apenas os frequentadores do mercado utilizam o estacionamento, quando antes qualquer motorista estacionava no local. Apesar dos elogios, o comerciante concorda que a partir da implementação do Zona Azul, para os frequentadores que vão ao equipamento para realizarem pequenas compras não é válido pagar o boleto que pode chegar até R\$ 5,00, se comprado de um guardador de automóveis.

Na opinião dos comerciantes insatisfeitos, a medida lhes prejudicou profundamente, pois houve uma grande queda da frequência da clientela nos últimos dois anos. Um dos permissionários afirma que antigamente estendia o horário de funcionamento devido à demanda, enquanto atualmente ele fecha mais cedo. Outro comerciante, especializado na venda de ferragens, acredita que a diminuição é direcionada para os clientes que fazem pequenas compras. O entrevistado argumenta que não é válido para um freguês pagar o valor do Zona Azul em troca da compra de um cadeado ou um prego, por exemplo. Para os permissionários que vão ao trabalho de carro, a medida também é desagradável, já que agora não é mais permitido estacionar o automóvel em frente ao mercado por todo o dia.

Ante a análise do entorno do mercado realizada por nós, percebemos que este é pleno na sua diversidade. Como observado, uma série de elementos contribuem para a dinamização do local que fomenta o encontro entre os indivíduos e proporciona diferentes experiências. Apesar da pluralidade de elementos que o entorno do equipamento oferece ao pedestre, constatamos a existência de barreiras promovidas pelos distintos atores promotores das dinâmicas do espaço público que impedem a localidade de atingir um ideal quanto à qualidade do espaço urbano.

A Prefeitura, por exemplo, poderia estimular usos noturnos no intuito de dinamizar a localidade e equipar as calçadas com mais lixeiras e outros mobiliários necessários, assegurando a disponibilidade de um passeio mais adequado para o transeunte. As construtoras das novas torres multifamiliares seriam mais assertivas se construíssem muros vazados,

⁵⁸ Entrevistas realizadas entre 12. 02.2019 e 28.02.2019.

garantindo a integração visual entre espaço público e privado e os próprios moradores usufruiriam mais do espaço se utilizassem a praça Dom Miguel Valverde como um espaço de convívio. Estas e outras atitudes poderiam contribuir para a produção de um entorno ainda mais vívido para o mercado.

3.2 O MERCADO DA ENCRUZILHADA NA ATUALIDADE

3.2.1 A nova configuração física do Mercado da Encruzilhada

Após a análise do projeto original do Mercado da Encruzilhada, bastou uma visita ao local para confirmarmos as inúmeras mudanças físicas pela qual o equipamento passou nestes 69 anos de existência. Estas transformações podem ser verificadas em suas partes internas e externas. Apesar da edificação possuir determinado valor arquitetônico e histórico para a cidade do Recife e seus moradores, o prédio é passível de alterações devido à legislação que rege a sua preservação.

O Mercado da Encruzilhada não é um bem tombado⁵⁹ em instância Federal ou Estadual. Contudo, o edifício é considerado um Imóvel Especial de Preservação (IEP⁶⁰) pelo município. Os IEPs se submetem a uma lei específica, devendo-se adotar algumas medidas pelos seus proprietários para efeito de sua preservação. Apesar da legislação própria para estes imóveis, os parâmetros construtivos levados em consideração quando se pretende intervir nestas edificações e em seus terrenos estão subordinados à Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS⁶¹). Dessa forma, por meio da legislação que rege estes edifícios, é permitido um certo nível de modificações, desde que não os descaracterizem. Os proprietários que desejam realizar alterações nestes exemplares de arquitetura devem dar entrada numa consulta prévia à prefeitura para que seus técnicos orientem quais medidas podem ser tomadas.

Em relação ao seu espaço externo, observamos dois significativos acréscimos de área que podem ser visualizados na planta baixa da figura 29. Onde hoje existe o prédio situado na parte frontal à direita (que abriga a estação de tratamento de esgoto), antigamente havia jardins. Já a edificação construída na parte traseira pertencia à Companhia de Transportes Urbanos

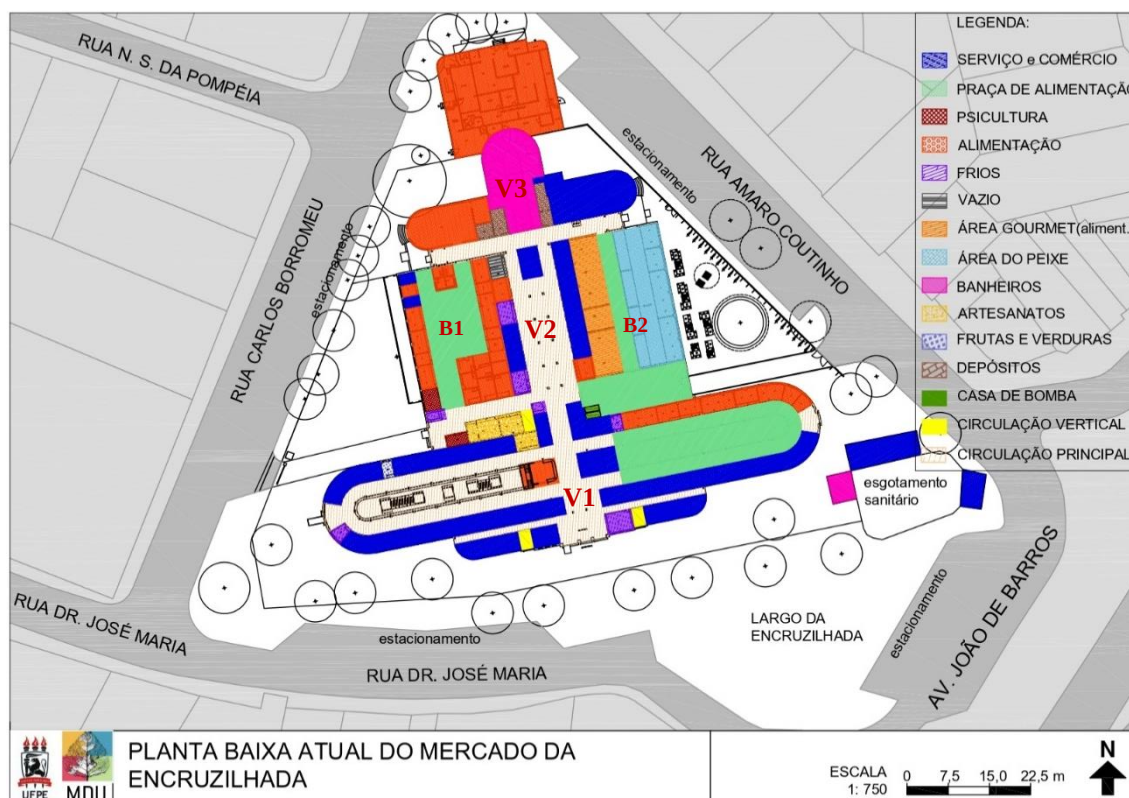
⁵⁹ De acordo com o IPHAN a palavra tombo é definida como registro. Um bem tombado é sempre aquele passível de proteção. No Brasil, o tombamento de um bem é realizado pelo setor administrativo público que o inscreve no Livro do Tombo correspondente. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126>. Acesso: 28.01.2019.

⁶⁰ Segundo o art. 2 da lei nº 16.248/97, os IEPs são exemplares isolados de arquitetura com relevância para o patrimônio histórico, artístico e cultural da cidade do Recife. É dever do município bem como de seus proprietários protegê-los.

⁶¹ Pela LUOS, o Mercado da Encruzilhada está inserido numa Zona Especial de Centro Secundário (ZECS).

(CTU⁶²). Com o passar das décadas, ela foi ocupada por uma família e atualmente funciona como um bar.

Figura 29 - Planta baixa do zoneamento atual do Mercado da Encruzilhada



Fonte: CSURB, 2019, (editado pela autora).

A volumetria da edificação, bem como as suas fachadas, aparenta ter passado por algumas alterações ao longo desses anos e pensamos que a condição atual de sua preservação esteja relacionada à lei à qual é submetida. Apesar de seus três volumes (V1, V2 e V3) serem visíveis conjuntamente, como constatado na figura 7, após visitas feitas ao mercado observamos mudanças em seu projeto original por meio de reformas e pequenas intervenções. Dessas, destaca-se a implementação de coberturas em seus pátios internos. Com exceção do pátio localizado na ala esquerda do volume um, todos os outros cinco pátios foram cobertos. Outras alterações são percebidas: o fechamento de vãos como janelas e a implementação de caixas de ar condicionado, *split* e antenas de televisão influenciando na composição de suas fachadas; a construção de novos boxes nas circulações do prédio; a construção de novos volumes em sua área externa.

⁶² De acordo com o site da prefeitura do Recife, a Companhia de Transporte Urbano (CTU) foi inaugurada na década de 1950. A empresa era responsável pelo sistema de transporte público. Além de gestora, a companhia era a operadora dos ônibus elétricos. Disponível em: <https://www.recife.pe.gov.br/pr/servicospublicos/cttu/historico.php>. Acesso em: 29.1.2019.

No que se refere aos seus materiais de construção, seus elementos arquitetônicos significativos e sua estrutura, são verificadas algumas mudanças: os pisos, coberturas e paredes permanecem com os materiais originais apenas nos setores do mercado onde não houve reformas; os elementos como vãos compostos por cobogós e janelas basculantes, marquises e o gradil em ferro fundido da porta principal apresentam alterações pontuais; pilares, vigas e a estrutura da cobertura apresentam poucas modificações.

Atualmente, o mercado possui aproximadamente 110 boxes em funcionamento. Ao analisarmos sua planta baixa atual, representada pela figura 28, verificamos muitas mudanças em relação ao zoneamento original do mercado. De forma geral temos: o surgimento de três áreas de alimentação a *Praça Tradição*, a *Arena* e a *Praça Gourmet*⁶³, diminuindo então a quantidade de comércio existente e aumentando a quantidade de serviços; a setorização da área molhada do peixe; a remoção das duas antigas câmaras frigoríficas, assim como dos compartimentos do vigia e da portaria, dando espaço para a implementação de novos boxes; a subutilização do primeiro pavimento localizado no volume um.

No primeiro volume (V1), verificamos poucas alterações na ala localizada do lado esquerdo se comparado a outros setores do mercado. Apesar das mudanças nos usos, esta ala permanece com seus boxes de comércio e serviços, representados na legenda da figura 29 pela cor azul. Na ala do lado direito, alguns compartimentos com os mesmos usos permanecem inalterados, outros passam por modificações devido à instalação da praça de alimentação, denominada de *Praça Tradição*. O conjunto das praças de alimentação pode ser verificado pela cor laranja e verde claro da legenda da figura 29. O laranja representa os boxes e o verde claro representa o vão de mesas e cadeiras. O primeiro andar encontra-se subutilizado, nele existem um auditório, usado ocasionalmente, e uma área que supostamente deveria ser a administração. Na circulação geral, que separa o volume um do volume dois, foram implementadas novas lojas ao longo dos anos.

O pátio aberto que separa os dois blocos do segundo volume (V2) se apresenta coberto. Boa parte dos boxes situados do lado esquerdo do bloco um (B1) são ocupados por bares e lanchonetes formando então a praça denominada *Arena*. Os compartimentos voltados para a circulação central são ocupados por comércio de gênero comum. O bloco B2 é apropriado pelo

⁶³ O termo *gourmet* é utilizado comercialmente para agregar a um determinado tipo de culinária valores como a sofisticação e exclusividade. Ao usar esse termo na nomenclatura do espaço, espera-se conquistar uma clientela de poder aquisitivo elevado.

comércio especializado na venda de peixes e crustáceos, assim como pela nova praça de alimentação denominada *Praça Gourmet*.

O pátio interno existente no último volume (V3) também está coberto. Este volume permanece destinado à seção de banheiros que estão identificados na legenda da figura 29 pela cor rosa. Em sua ala localizada no lado esquerdo, vê-se o antigo bar, o que nos leva a concluir que ele ali permaneceu ao longo desses anos. A ala do lado direito é destinada ao comércio e serviços especializados. Depósitos representados na legenda pela cor marrom ocupam os espaços vazios do volume três.

Quanto aos boxes, verificamos inúmeras alterações. Muitos não possuem o seu tamanho original, o que nos leva a pensar sobre a ampliação dos estabelecimentos de acordo com as necessidades de cada tipo de comércio ou serviço. Também são percebidas modificações nos materiais originais de cada compartimento. Como pode ser visualizado nas figuras 30 e 31, as fachadas atuais dos boxes possuem materiais de tipos distintos como ferro, madeira e cerâmica. Não existe uma padronização para as placas de indicação de cada box, de forma que observamos letreiros luminosos, pinturas, entre outras técnicas para indicar o nome e especialidade de cada loja.

Figura 30 – Box sem padrão



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Figura 31- Box sem padrão



Fonte: acervo pessoal, 2019.

As transformações percebidas no equipamento ao longo dos anos ocorreram de forma concomitante à mudança das necessidades de seus permissionários, bem como a maneira do órgão responsável decidir quais ações eram indispensáveis para o seu bom funcionamento. Desde 2017 o Mercado da Encruzilhada passa por um relevante conjunto de reformas envolvendo desde melhorias da sua infraestrutura a mudanças que influenciem em seus usos.

O equipamento é alvo de intervenções focadas em sua mudança enquanto lugar que vai para além do abastecimento e que envolve a atratividade de novos consumidores que possam frequentá-lo devido à sua refuncionalização.

Em entrevista⁶⁴ realizada com gestores da CSURB, foi expressa a aspiração por um mercado diferente ou coerente, em suas devidas proporções, com o que se vê atualmente em outros equipamentos mundo afora. Os entrevistados citaram exemplos de países influentes na questão da refuncionalização de seus mercados como Lisboa, Uruguai e Chile. Segundo os entrevistados, o trabalho do órgão competente é resgatá-lo e explorá-lo enquanto lugar de sociabilidade, convivência e troca, como tem sido feito naqueles países. Em tom propagandístico, um dos representantes, argumentou sobre o retorno da valorização destes lugares: “o mercado voltou à cena, o mercado está na moda e Recife não poderia ficar de fora, então ela vai nessa tendência que é mundial”. Este representante acredita no afloramento de um sentimento de orgulho e amor pelos mercados por meio das novas intervenções. A partir deste discurso, a Companhia de Serviços Urbanos procura parcerias com setores do âmbito privado para a viabilização dos recursos financeiros.

Assim, os gestores do equipamento em estudo pretendem que ele siga na direção de uma tendência mundial de mercados públicos que entende que o mercado deve atrair não apenas os moradores do entorno, mas também novos visitantes de bairros distantes e turistas. Eles veem como modelo mercados públicos que não oferecem simplesmente o artigo comum, de uso exclusivo de nossas rotinas, mas que disponibilizam espaços gastronômicos como restaurantes que proporcionem vivências e serviços que não poderiam ser encontrados em outros espaços. Em suma, mercados públicos que explorem ao máximo o encontro e a troca resultante do convívio contínuo entre novos comerciantes e novos frequentadores em um ambiente de aparência tradicional. Em uma direção focada no tratamento diferenciado em relação a outros espaços comerciais, o Órgão Municipal responsável está se dedicando ao Mercado da Encruzilhada e a outros como o Mercado da Madalena, Boa Vista e Casa Amarela.

O modelo de mercado inserido no rol do movimento global, apesar de fomentar a confluência dos indivíduos, geralmente visam ao fluxo de turistas ou de consumidores locais com renda suficiente para pagar pelos seus produtos e serviços, enquadrados como globais. Este caso é visto em equipamentos de Lisboa, Uruguai, Chile e em outros países, inclusive no Brasil. Nesta perspectiva, ao imaginarmos as atuais dinâmicas produzidas no interior destes edifícios comerciais, pensamos que para o estabelecimento de suas conformações atuais, ações focadas

⁶⁴ Entrevista realizada em: 12.12.2018.

(em alguns casos, mais intensas, em outros menos) na descontinuidade de antigas práticas encontradas no lugar são efetivadas, o que possivelmente, pode alterar de maneira profunda as rotinas dos antigos partícipes destes mercados.

Na visão destes representantes, o Mercado da Encruzilhada não possui peculiaridades que o destaque, ele é considerado o equipamento que congrega uma mistura dos aspectos encontrados em outros mercados da cidade. No entanto, os entrevistados tratam esta circunstância como algo positivo, uma vez que agregando elementos particulares de outros equipamentos, o Mercado da Encruzilhada consegue atrair diversos perfis de usuários.

Durante a entrevista com os gestores foram destacadas as principais ações adotadas pela gerência nos últimos anos. Estas envolvem desde alterações na gestão a intervenções físicas. Algumas das políticas públicas são introduzidas não apenas no Mercado da Encruzilhada, mas na totalidade dos equipamentos existentes na cidade, outras são aplicadas pontualmente em cada equipamento a depender de suas necessidades. Entre as reformas focadas no aperfeiçoamento de sua infraestrutura estão a melhoria da rede de eletricidade, a reforma dos banheiros, a pintura das áreas internas e externas, a paulatina introdução de expositores refrigerados, a melhoria da iluminação de seu entorno, a sinalização interna facilitando a identificação dos usos e a ordenação de um novo zoneamento dos usos. Estas ações estão sendo aplicadas gradualmente.

Outras intervenções implicam diretamente nos usos, abrangendo, diminuindo ou introduzindo uma especialidade em algum dos setores do mercado. As ações destacadas pelos entrevistados são a reforma do espaço onde hoje se encontra a *Praça Gourmet*, representada pela figura 32, e a remodelação do volume construído na área externa do equipamento, representada pela figura 33, introduzindo no mesmo um espaço denominado *Alameda de Serviços*. Outros projetos estão no papel e aguardam sinalização para que seja iniciada sua aplicação, como por exemplo a melhoria da *Praça Tradição*. Um dos planos para o espaço subutilizado do pavimento superior, localizado no primeiro volume, é a introdução de uma biblioteca ou um projeto focado na economia criativa⁶⁵.

⁶⁵ De acordo com Oliveira et al. (2013, p.5) o conceito de economia criativa bem como sua consolidação enquanto disciplina a ser estudada ganha relevância a partir dos anos 2000. Para os autores, “a economia criativa é o conjunto de atividades econômicas que dependem do conteúdo simbólico, nele incluído a criatividade, como fator mais expressivo para a produção de bens e serviços, guardando estreita relação com aspectos econômicos, culturais e sociais que interagem com a tecnologia e propriedade intelectual.

Figura 32 - *Praça Gourmet*

Fonte: acervo pessoal, 2019.

Figura 33 - *Alameda de Serviços*

Fonte: acervo pessoal, 2019.

Segundo os entrevistados, os recursos financeiros para que seja possível realizar estas intervenções vêm da própria CSURB ou por meio de parcerias. Com exceção da *Alameda de Serviços*, reformada com os fundos da Companhia, as demais obras foram efetuadas por meio de coparticipação como os banheiros e a sinalização interna, conquistadas por meio de parceria com uma rede de materiais de construção e decoração, que como contrapartida teve sua marca exposta em peças de sinalização, e a pintura do mercado, em colaboração com uma indústria produtora de tintas. Para os setores ainda não reformados, como a *Praça Tradição* e o primeiro pavimento, serão tentadas novas parcerias. No caso do espaço subutilizado o plano é tentar uma colaboração com o Porto Digital⁶⁶.

Para além do processo de negociação entre a CSURB e as empresas parceiras, algo frequentemente delicado e carregado de burocracias, outras barreiras tentam ser superadas, comumente muitas não são rompidas. Uma das dificuldades levantadas pelos entrevistados na hora de se aplicar estas ações está relacionada aos obstáculos impostos pela legislação regedora da preservação destes equipamentos. Assim, quando se quer realizar uma reforma focada na melhoria da infraestrutura, como por exemplo a adequação da acessibilidade ou a implementação do sistema de esgoto, intervenções muito comuns devido ao tempo de construção de tais infraestruturas, muitas vezes estas ações são impedidas ou enfrentam empecilhos burocráticos.

⁶⁶ O Porto Digital é um parque tecnológico situado na capital pernambucana, Recife. O parque direciona as suas atuações para a área de Tecnologia da Informação e Comunicação como também para o setor da economia criativa.

Outros desafios encontrados no momento de se intervir nestes equipamentos estão relacionados à forma de lidar com os permissionários. Para os entrevistados, interferir em culturas preestabelecidas estipulando mudanças é uma dificuldade, estes inconvenientes são travados principalmente com os antigos permissionários. Os administradores, citam como exemplos de obstáculos a implementação do novo zoneamento onde alguns comerciantes foram realocados para uma melhor setorização do lugar como também a flexibilização dos horários de funcionamento do mercado.

Para os representantes da CSURB os conflitos geralmente estão relacionados com um sentimento de individualidade dos permissionários ao passo que o coletivo é negligenciado. A administração entende, como um de seus grandes desafios, criar um sentimento de valorização do trabalhador pelo mercado, ou seja, pelo lugar que trabalham que é patrimônio deles. Os entrevistados acreditam que a partir do momento que os permissionários se apropriarem daquele lugar, mantendo os espaços limpos, se responsabilizando pelo que é deles, fiscalizando e denunciando os erros, o equipamento será estimado e eles trabalharão mais satisfeitos.

Desta forma, os diálogos efetuados no dia a dia com os permissionários são percebidos como decisivos para o apoio diante da execução de uma obra, bem como para a continuidade de uma gestão satisfatória. No entanto, os administradores afirmam, que não são realizadas muitas reuniões devido à pouca adesão dos comerciantes e prestadores de serviços. Desta forma, o entendimento entre os agentes partícipes é efetuado de maneira concreta no dia a dia. De acordo com os entrevistados, um trabalho de convencimento, articulação, conversas, reuniões e visitas é preestabelecido no intuito de conquistar apoio e confiança dos trabalhadores. De toda forma, os representantes da Companhia afirmam que este apoio nem sempre é fácil. Quando se pretende implementar um projeto no mercado, muitas vezes a adesão à intervenção pode ser baixa de início, devido ao regramento imposto pela administração aos permissionários. Contudo, segundo os técnicos, ao perceberem o bom resultado da ação, muitos tendem a apoiá-los. Apesar do estabelecimento de diálogos no dia a dia, as alegações dos técnicos, muitas vezes, são conflitantes com as percepções dos permissionários, as quais serão discutidas com profundidade no terceiro capítulo.

3.2.2 O funcionamento do Mercado da Encruzilhada na atualidade

O Mercado da Encruzilhada na atualidade possui uma dinâmica distinta daquela de seus primeiros anos de funcionamento. Novos usos foram agregados ao longo do tempo. Podemos perceber um encolhimento dos setores antes considerados mais importantes tais como mercearia, hortifrutigranjeiro, peixarias e açougues. Por outro lado, houve a expansão do setor alimentício com novos restaurantes, bares e lanchonetes. Sendo assim, observamos

concomitantemente uma maior abertura do equipamento para os serviços, trazendo consigo o lazer. As praças de alimentação, três no total, são um bom exemplo do estímulo dado ao surgimento de novas especialidades no lugar.

A diversidade de espaços de alimentação nas praças é refletida na multiplicidade de pratos. Os cardápios dos bares e restaurantes da *Praça Tradição* oferecem desde comidas típicas do Nordeste, como a carne de sol e o chambaril, a pratos encontrados em outras regiões do Brasil como a feijoada. No bar denominado O Bragantino, pertencente a um português, nos deparamos com iguarias típicas do país lusitano, com o bacalhau em distintas formas: caldinho, bolinho, salada etc. A *Praça Tradição*, a mais antiga de todas, é uma amálgama do popular com o tradicional, onde podemos encontrar frequentadores do mercado há 20 ou 30 anos utilizando o espaço como ponto de encontro.

A praça denominada *Arena* possui um perfil popular diferente da *Praça Tradição*. O espaço atende majoritariamente aos trabalhadores do entorno nos horários do café da manhã e do almoço. Os pratos servidos variam de acordo com a disponibilidade do insumo naquele dia, assim estes restaurantes e bares não possuem cardápio fixo. As refeições têm como base o inhame, a macaxeira, o cuscuz ou o arroz com feijão e uma carne de preferência, como a galinha, à cabidela ou guisada, além de costela de vaca, bife, entre outras.

A última praça implementada no equipamento é a denominada *Praça Gourmet*. O espaço foi inaugurado em 2017. Neste setor encontramos uma padaria, uma pastelaria e um bar. Para além da fabricação de pão, a padaria denominada *Meu Muquifo* oferece sanduíches, como o recheado com porco, pizzas, croissants etc. A pastelaria batizada de *ReiNado* possui uma variedade de recheios da massa frita. O bar *Beberibe* oferta uma diversidade de pratos, incluindo petiscos como os caldinhos e linguças, pratos executivos, sobremesas e uma carta especializada em cervejas artesanais.

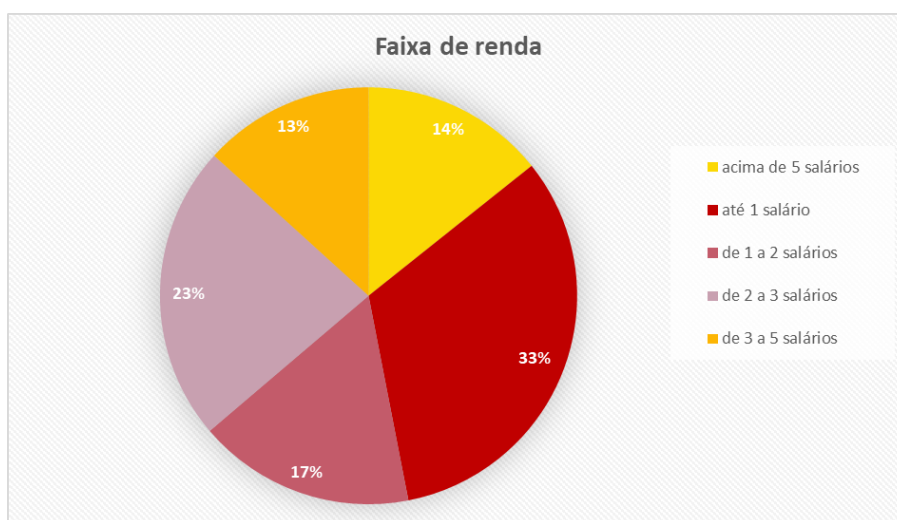
Outros dois setores do mercado complementam a oferta de serviços voltados para a alimentação que são o antigo bar localizado na ala do lado esquerdo do volume três, como pode ser visualizado na planta baixa representada na figura 29, e uma cafeteria localizada no corredor principal. O *Café do Bonde da Encruzilhada* como é denominado, dispõe em seu cardápio além de cafés e sucos orgânicos, sobremesas como salada de frutas, bolos, tortas, entre outras. Haja vista na atualidade a grande variedade de bares, restaurantes, lanchonetes e café no Mercado da Encruzilhada, verificamos uma oferta satisfatória de cardápios disponíveis no lugar, oportunizando o aumento de seus frequentadores e o surgimento de uma nova clientela.

Acreditamos que para a CSURB os estabelecimentos focados na gastronomia são muito importantes no que se refere à refuncionalização dos mercados onde a atratividade de novos

consumidores é fundamental. Ao nos determos especificamente na *Praça Gourmet*, pensamos na sua instalação como estratégia para atrair um público considerado novo e de maior poder aquisitivo, um público que procura a novidade e que paradoxalmente encontra nos boxes da *Praça Gourmet* espaços mais próximos daqueles frequentados por ele fora do mercado. Todavia, não descartamos a responsabilidade dos outros setores gastronômicos como também dos ramos focados na prestação de serviços diante da atratividade de novos públicos.

Apesar da tentativa de atração de novos consumidores, ao realizarmos a aplicação dos formulários ainda observamos, na atualidade, a existência de um perfil sobrepujante aos demais: ele é integrado por pessoas acima de 50 anos e com uma faixa de renda abaixo de um salário mínimo. Quanto ao gênero, percebemos que é bem distribuído entre homens e mulheres (51% de homens versus 49% de mulheres entrevistadas). No entanto, apesar da maior porcentagem estar concentrada na faixa de renda abaixo de um salário (33% dos entrevistados) ao observarmos os resultados dos formulários, representados no gráfico 5, concluimos que existe uma considerável presença de outros perfis socioeconômicos⁶⁷, fazendo do equipamento um lugar diversificado no que diz respeito aos seus consumidores.

Gráfico 5 - Faixa de renda dos frequentadores do mercado



Fonte: elaborado pela autora, 2019.

Para além de reformas físicas nos antigos boxes e a introdução de novas atividades principalmente do ramo gastronômico, a administração foca na melhoria da gestão e acredita em sua relevância para gerar mercados públicos, considerados por eles, bem-sucedidos. Na entrevista⁶⁸ concedida por representantes da CSURB foi citado o projeto em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE). A ação foca tanto na

⁶⁷ Por meio do gráfico concluimos que: 33% recebem até um salário, 23% de dois a três salários, 17% de um a dois salários, 14% acima de cinco salários e 13% de três a cinco salários mínimos.

⁶⁸ Entrevista realizada em: 12.12.2018

qualificação dos permissionários para que sejam capazes de criar seus próprios cardápios quanto na introdução do *Braille* e da língua inglesa na discriminação dos pratos.

Outra ação entre CSURB e SEBRAE foi iniciada em 2014, contudo a intervenção não teve êxito. O projeto denominado Viva o Mercado⁶⁹ tinha dois objetivos. O primeiro estava focado em qualificar os permissionários por meio de consultorias e capacitações, o segundo estava voltado para a criação de uma identidade visual própria, valorizando as peculiaridades de cada mercado. Na visão das instituições, o incremento destas ações era importante para a melhoria dos equipamentos, e para que eles passassem a ser reconhecidos como espaços de interesse cultural por parte dos antigos e possíveis novos frequentadores atraídos para os espaços devido à realização no Recife da Copa do Mundo de Futebol em 2014. Apesar de sua potencialidade, o Viva o Mercado não foi implementado nos moldes preestabelecidos inicialmente. O que observamos na atualidade é um projeto menos ousado, onde se destacam apresentações de pequenos cantores e bandas locais nos finais de semana.

Salvo os setores gastronômicos encontrados no lugar, a variedade de serviços também engloba outras especialidades, que são: conserto de acessórios como malas, bolsas, sapatos e carteiras; reparo de eletrodomésticos como liquidificadores e ventiladores; restauração e costura de roupas; afiação de facas, alicates e tesouras; chaveiros; barbearias, xerox etc. Algumas das últimas reformas realizadas no mercado são relevantes em termos de introdução de novas categorias focadas na prestação de serviços. A *Alameda de Serviços*, por exemplo, localizada na parte externa, conta com boxes concentrados na reparação de celulares entre outras especialidades. A loja intitulada *Reciclo Bikes* foca na reforma e venda de bicicletas e seus utensílios.

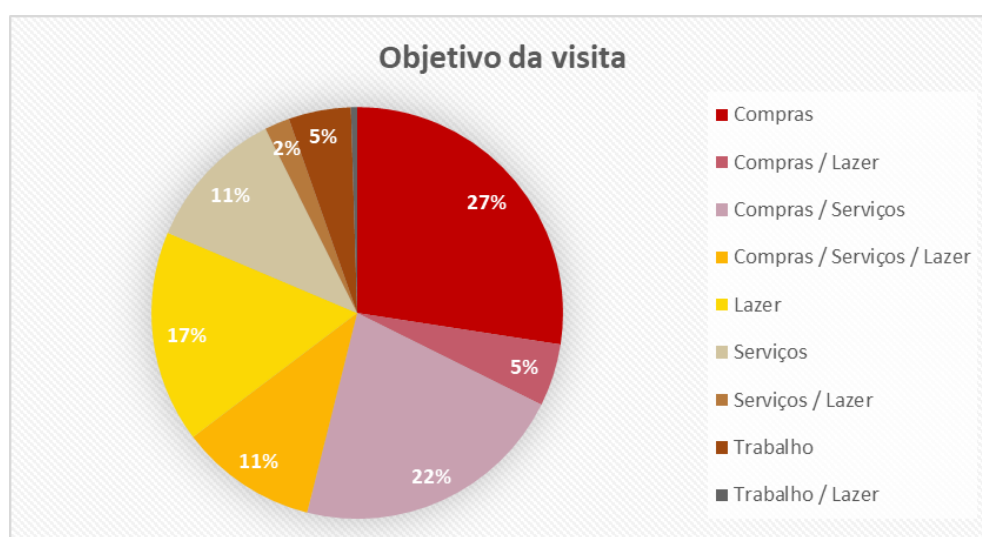
No que concerne ao comércio, também verificamos uma grande variedade de boxes especializados na venda de mercadorias muito distintas. No Mercado da Encruzilhada podemos encontrar: floriculturas especializadas em arranjos e buquês; estabelecimentos especializados em artigos de umbanda; lojas de utensílios domésticos tais como filtros de barro, painéis, talheres e outras miudezas; lojas de tecidos e aviamentos; boxes voltados à venda de peixes ornamentais e aquários e outros focados na comercialização de rações e artigos para animais domésticos, sendo esse um dos ramos que mais se expandiu nos últimos anos. Também nos deparamos com estabelecimentos especializados em papelaria; artesanato, ferragens, e pequenas mercearias. Os compartimentos voltados à venda de alimentos também diversificam

⁶⁹ Disponível em: <http://www.vivaomercado.com.br/projeto.html>. Acesso em: 07.02.2019.

os seus produtos, observamos desde a venda de frutas, verduras e legumes em alguns boxes à comercialização de ovos e frios como queijos, polpas de fruta e carnes.

Ao focarmos na finalidade da visita tanto dos antigos frequentadores quanto dos consumidores que vão pela primeira vez ou raramente ao equipamento, visto que durante a aplicação dos formulários também abordamos estas pessoas, por meio do gráfico 6 observamos que, em sua maioria, seu principal objetivo são as compras. Em ordem de relevância, em seguida, vêm o lazer e posteriormente os serviços, contudo, este fato não significa que os usuários têm apenas um objetivo durante sua visita ao mercado. Muitos, por exemplo, podem ir ao mercado no intuito de comprar um produto e na mesma visita almoçar com os amigos, agregando dois objetivos distintos em uma mesma ida.

Gráfico 6 - Objetivo da visita dos frequentadores do mercado



Fonte: elaborado pela autora, 2019.

O regular funcionamento dos mercados e de muitas feiras da cidade é de responsabilidade da CSURB, criada em 1995. Desde 2010, a Companhia segue as normas do decreto nº 25.210 pelo qual são discriminados detalhadamente as regras que devem ser seguidas pela administração e permissionários, quando no interior dos mercados públicos, centros comerciais e equipamentos especiais de comercialização do Recife. Neste decreto estão detalhados os direitos e deveres dos permissionários, bem como dos técnicos.

De acordo com a ordem vigente, para o efetivo gerenciamento dos equipamentos de comércio, a Companhia deve subdividir sua administração de acordo com as seis RPAs do Recife. Assim, seis equipes de técnicos são distribuídas por localidade. Cada Região Política Administrativa possui um gerente, encarregado de responder pessoal e diretamente pelas condições normais de funcionamento dos equipamentos, um ou dois administradores,

responsáveis pelo controle interno, além de técnicos encarregados da fiscalização e ordenamento.

Realizamos uma entrevista⁷⁰ com a administradora do Mercado da Encruzilhada objetivando adquirir um maior conhecimento a respeito de seu funcionamento. Ressaltamos que grande parte dos quesitos voltados a uma regular atividade do equipamento é de inteira responsabilidade da CSURB. De forma geral, o mercado funciona de segunda a sábado, das 6h às 18h e no domingo das 6h às 12h com mais uma hora para saída. No entanto existem autorizações especiais para setores interessados em estender seus horários. É o caso dos permissionários da *Praça Gourmet* que promovem eventos em dias distintos da semana, assim, nas sextas feiras estão ampliando suas atividades para as 20h, nos sábados para as 22h e nos domingos para as 17h. Os eventos envolvem temas musicais diversos como samba, chorinho e MPB, desta forma, o público é diferenciado a depender do dia. O mesmo caso se estende para a loja *Reciclo Bikes*, promotora de um evento que ocorre quinzenalmente. De acordo com a administradora, todas as prorrogações de horários devem ser previamente solicitadas, acordadas com os outros permissionários e aprovadas pela CSURB.

No tocante às adversidades relacionadas às extensões de horários e a vizinhança, a entrevistada comentou sobre uma pesquisa realizada com os moradores do entorno onde se concluiu que muitos aprovam os eventos pelo fato de criarem certa dinamicidade nas ruas nos horários noturnos. Acerca da segurança no dia a dia do mercado, foi comentado sobre a existência de uma equipe de portaria não armada responsável pelo serviço. No exterior do equipamento, a segurança é feita pela Polícia Militar por meio de rondas. Entretanto, no caso da necessidade de um suporte, o mercado tem o apoio da Guarda Municipal.

Segundo a entrevistada, a fiscalização do equipamento ocorre em dois níveis. O primeiro é realizado em nível estadual e municipal, de forma autônoma, incluindo-se nesta categoria a Vigilância Sanitária e o Programa de Orientação e Proteção ao Consumidor (PROCON). Mesmo atuando de maneira independente e possuindo planejamentos próprios, é necessário o estabelecimento de uma comunicação entre os vários órgãos de fiscalização. Desta forma, ambos têm contato com a CSURB, responsável pelo segundo nível de fiscalização. A empresa possui uma equipe encarregada da manutenção da área comum e pela boa convivência entre os permissionários e outra é focada nas questões estruturais e arquitetônicas.

Os custos para quem tem permissão de utilizar um box mudam de mercado para mercado. De acordo com a administradora existe uma escala de taxa variável a depender da

⁷⁰ Entrevista realizada em: 17.12.2018.

localização dele na cidade. O equipamento em estudo está localizado na área um, considerada a área mais cara, assim, seus permissionários pagam R\$ 14,00 pelo metro quadrado, sendo então considerado um valor simbólico. Vale ressaltar que o valor desta taxa é imposto igualmente para todos os permissionários independentemente do tempo de atuação no equipamento ou tipo de atividade com que trabalha. Outras duas contas são adicionadas aos custos dos trabalhadores, são elas energia e água.

No caso da conta de água, a entrevistada comenta a existência de um rateio realizado de forma proporcional entre os permissionários dos boxes. Cada box possui um peso, a depender da atividade realizada, o permissionário paga um valor mais ou menos elevado. Um restaurante paga cota quatro, enquanto um armazém paga cota um, por exemplo. A conta de energia é individualizada. No caso de um ou de um grupo de permissionários decidirem intervir no espaço por meio de instalações de ar condicionados, ventiladores ou splits, é necessário elaborar um documento discriminando quais as modificações que pretendem realizar. Após a entrega deste documento para a CSURB, será avaliado e decidido sobre a sua autorização.

Relativamente à carga e descarga de insumos não existe restrições de dia da semana e os horários podem ser negociados. Entretanto, de acordo com a administradora, o horário mais frequente de sua ocorrência é pela manhã, devido ao fornecimento dos peixes e crustáceos. Já a coleta de lixo é de responsabilidade da EMLURB. Os resíduos são jogados em um compartimento voltado para a parte externa do equipamento, onde a empresa realiza o seu recolhimento. O caminhão passa duas vezes por dia, de segunda a sábado. Apesar do funcionamento da coleta de lixo, em nossas visitas ao mercado percebemos, principalmente onde está localizado o compartimento externo, lixo espalhado pela calçada e rua. Tanto os permissionários que têm seus boxes localizados próximos ao lixo quanto os usuários, reclamam constantemente do mau cheiro do setor. Ademais, este lixo pode ser um atrativo para diferentes animais indesejados, fazendo com que a salubridade do lugar se torne limitada.

Não foi relatada a realização de coleta seletiva nos mercados, incluindo o da Encruzilhada, contudo, segundo técnicos da CSURB, um dos planos da Companhia é capacitar os permissionários para primeiramente realizarem a separação entre secos e molhados e posteriormente uma separação entre as categorias de materiais que são recicláveis. A técnica da reciclagem, se realizada de maneira eficiente e organizada pode ser uma solução tanto para um aperfeiçoamento do compartimento do lixo voltado para a rua quanto para a melhoria da qualidade do ambiente para permissionários e usuários.

Diante das últimas intervenções proporcionadas pela CSURB no interior do Mercado da Encruzilhada, sendo estas tanto focadas na parte física, com reformas na infraestrutura e

introdução de novos setores como a *Praça Gourmet*, quanto voltadas para a promoção de uma melhor qualificação do atendimento dos permissionários, percebemos que o equipamento vem se transformando e mesmo que ainda seja incipiente a vinda de outros frequentadores, é possível que em um breve futuro o perfil sobrepujante desses consumidores encontrados no equipamento se modifique.

4 UMA ANÁLISE DAS TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NA ENCRUZILHADA E SEU MERCADO

As últimas intervenções no bairro da Encruzilhada com o aprimoramento de sua infraestrutura, alterou fisicamente e socioeconomicamente o caráter da localidade. O Mercado da Encruzilhada, por ser considerado um elemento integrante da infraestrutura oferecida pelo bairro, também passa por intervenções promovidas pela Prefeitura. Estas mudanças perpassam a sua fisionomia, o perfil da clientela, o tipo de atividade oferecido, entre outros aspectos que serão abordados no segundo item do capítulo.

Ao analisarmos as transformações que percorrem o bairro e o seu mercado, observamos que estas dinâmicas são produzidas por diferentes agentes, com interesses muito distintos. Neste sentido, na busca pela realização de seus interesses, geralmente a relação entre estes atores é permeada por conflitos.

4.1 OS IMPACTOS DAS TRANSFORMAÇÕES NA ENCRUZILHADA

Ao nos depararmos com o entorno do Mercado da Encruzilhada na atualidade, percebemos que a sua configuração é produto das mais distintas intervenções ao longo do tempo, as quais estão ligadas aos mais diversos interesses dos diferentes agentes produtores do espaço urbano. Corrêa (1986, p.11) fortalece o nosso argumento quando afirma que “o espaço urbano capitalista, é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço”. Vale ressaltar, contudo, a significativa e preponderante influência de certos promotores nas transformações físicas observadas por nós desde o momento em que a Encruzilhada se torna uma localidade ideal, do ponto de vista da atratividade, para a implementação de comércio e serviços, moradias e instituições, isto é, quando o bairro se converte em um lugar favorável para investimentos.

Ao longo de nossa pesquisa, por meio dos dados coletados, percebemos três momentos da história da Encruzilhada (como também dos elementos físicos que a compõem como por exemplo o seu mercado) que se destacam em termos de transformação do espaço urbano direcionado, na concepção de parte dos agentes, para uma situação ou condição ideal. O primeiro momento é firmado na década de 1920, quando, de acordo com Halley (2013), as primeiras intervenções de vulto são estabelecidas, tais como a extinção da feira livre em substituição ao primeiro Mercado da Encruzilhada, as reformas no largo, a implementação de calçamento, a mudança da maxambomba pelo bonde, entre outras mudanças.

As intervenções que perpassam a década de 1920 e as décadas seguintes são cristalizadas em planos, projetos e suas obras. Estas ações são formuladas por engenheiros e urbanistas desejosos pelo controle da cidade na qual impõem seu saber-poder para mudar a

cidade (PONTUAL, 1999). Neste ambiente são apresentados os princípios do urbanismo moderno, no qual muitos deles orientam as ações voltadas para o embelezamento, ordenamento e higienização tencionando o progresso da cidade.

O segundo momento é estabelecido na década de 1950, quando se inicia na Encruzilhada uma conformação de seu caráter como centralidade de menor porte na cidade. O núcleo central do bairro se insere em planos de remodelação e redesenho do espaço urbano que vão para além da construção do novo mercado público, este intrinsecamente considerado como a tipologia ideal para a solução dos problemas de salubridade dos edifícios comerciais. Abarcam também novos equipamentos, tais como a maternidade e a escola técnica e os edifícios-galeria antes não existentes e que, no entanto, são substanciais para a atratividade de novos moradores para a localidade.

O último momento é o atual, presenteado pelos elementos urbanos preexistentes e no qual se inserem conjuntamente novos componentes que coadunam com as necessidades dos agentes na atualidade. Para a nossa pesquisa, o elemento mais importante integrante desta dinâmica de transformação é o Mercado da Encruzilhada. Entretanto, não podemos desconsiderar o entorno no qual este equipamento público está estabelecido, visto que as suas adjacências também passam por grandes mudanças nas quais muitas destas ações rebatem diretamente nas atuais dinâmicas de nosso objeto de estudo. Por este motivo, as últimas intervenções ligadas à mobilidade e acessibilidade e uso e ocupação do solo são importantes para a nossa investigação.

Um dos segmentos mais influentes perante a dinâmica que se apresenta são os proprietários das terras. De acordo com Corrêa (1989), os proprietários dos terrenos agem no intuito de obterem a maior renda fundiária possível por meio de suas propriedades, por isso estão interessados em seu valor de troca e não em seu valor de uso. Juntamente aos proprietários estão as construtoras e as incorporadoras que, segundo Marques (2015), agem conjuntamente por meio de ciclos de valorização de determinadas localidades onde existe uma boa disponibilidade de terrenos. Todos esses agentes visam ao lucro, entretanto, este rendimento tem origens distintas. No caso das incorporadoras, o lucro está ligado ao desenvolvimento de projetos que mudam os valores da terra por meio das alterações no uso. Os atores citados são alguns dos principais promotores da dinamização do mercado imobiliário de uma região, este mercado imobiliário que segundo Abramo (2007, p.44), “é o principal vetor de estruturação do uso residencial do solo formal das grandes cidades latino-americanas”.

Quando se deseja investir em determinada área, o estudo das localidades é fundamental no processo, visto que o valor do solo urbano é determinado pela sua localização. Conforme

Ferreira (2005, p. 5-6), esta “se caracteriza pelo trabalho social necessário para tornar o solo edificável (a infraestrutura urbana), as próprias construções que eventualmente nele existam, a facilidade de acessá-lo (sua ‘acessibilidade’) e, enfim, a demanda”. A partir destes fatores permite-se tanto a distinção qualitativa do terreno quanto a licença para se estabelecer certos valores. A decisão de se lançar sobre uma localidade por parte dos agentes é realizada de maneira ponderada. Estudos de viabilidade bem como outras ferramentas são adotados neste processo.

Ao focarmos no bairro da Encruzilhada, refletimos sobre quais vantagens a sua localização proporciona diante dos demais bairros atingidos nos últimos anos perante os efeitos da proteção dos 12 bairros inseridos na Lei que cria a ARU. A sua boa localização (próximo ao centro da cidade, zona norte e Olinda), já comentada nesta pesquisa, é um fator a ser levado em consideração, e a ela está agregado a variável da mobilidade (cobertura de serviços de transportes públicos e melhorias nas vias e sistema de tráfego urbano). Importantes ruas e avenidas, apesar de na atualidade privilegiarem alguns modais em detrimento de outros, contribuem para a locomoção da população ao bairro. Contudo, a localização se torna um fator de diferenciação por algumas razões que vão para além da mobilidade. Consoante com Ferreira (2005), terrenos com vistas privilegiadas, bem protegidos, localizados em rodovias ou ferrovias, podem se tornar apropriados a depender do que vai se construir, habitações, fábricas, *shoppings centers* etc.

As dinâmicas observadas no espaço urbano também são em boa medida influenciadas pela ação do Estado; no nosso caso, boa parte das intervenções investigadas por nós vêm sendo realizadas pela Prefeitura do Recife. Conforme Corrêa (1989), o Estado tem atuado no tempo e no espaço de forma complexa e variada, refletindo as dinâmicas do corpo social do qual é parte constituinte. Suas ações e políticas públicas são marcadas pelo interesse dos diferentes agentes e suas alianças no espaço urbano, por essa razão estas interações são acentuadas por conflitos (CORRÊA, 1989; MARQUES, 2015, HORA, 1998).

Para que uma localidade seja de interesse tanto da população quanto das instituições voltadas para o mercado privado é de fundamental importância a atuação do Estado, visto que ele é o principal viabilizador das infraestruturas, sendo estas, fundamentais para que o lugar seja bem equipado. Falamos então: de calçamento, água e esgoto, áreas verdes, iluminação, entre outros componentes. Também é de responsabilidade desse agente a formulação de leis e normas voltadas para o planejamento do uso do solo urbano (CORRÊA, 1989). Desta forma, a regulação pelo mercado do acesso ao solo urbano se faz por meio das intervenções estatais, visto que elas atuam por meio de um complemento necessário (FEREIRA apud DEÁK, 2005).

Para além da infraestrutura básica, a disponibilidade de uma relativa oferta no que concerne ao setor terciário, também contribui na decisão por parte de segmentos promotores da transformação do urbano em investir na localidade. Neste sentido, a centralidade da Encruzilhada, incluindo seu mercado, se destaca. Dos sete bairros diretamente atingidos após a promulgação da ARU, apenas Encruzilhada, Casa Amarela e Boa Viagem são consideradas centralidades secundárias. Estes são alguns dos muitos condicionantes levados em conta quando se pretende investir em uma localidade.

Diante das intervenções promovidas por prefeituras Brasil afora, da implementação de infraestrutura, à tributação de impostos e regulação do solo urbano, observamos que o poder público cria as condições para que uma localidade ou bairro se torne interessante para os demais agentes envolvidos nesta dinâmica. Entretanto, conforme Corrêa (1989), o Estado capitalista tende a privilegiar os interesses dos agentes dominantes que em cada momento da história estão no poder, e atua criando circunstâncias na promoção do processo de acumulação e reprodução das classes sociais. Por meio das mais diversas estratégias de negociações, influências (inclusive nas legislações municipais) e discursos, os agentes direcionados à obtenção de lucro por meio do solo urbano conseguem direcionar os investimentos das prefeituras segundo seus interesses de valorização (FERREIRA, 2005).

Perante uma indiscriminada promoção de investimentos nas diferentes regiões da cidade, observamos na atualidade bairros ou conjuntos de bairros equipados com as mais diversas infraestruturas necessárias para uma boa condição de vida de seus moradores, ao passo que outras localidades possuem déficits quando se trata de urbanização, como ruas mal iluminadas ou sem nenhuma iluminação, calçadas degradadas, ausência de equipamentos públicos, entre outros fatores. Naturalmente, os indivíduos residentes dos bairros considerados como os melhores são aqueles capazes de pagar pelo preço da terra, que é mais elevado. Abramo (2007) argumenta sobre a existência de um fracionamento do mercado imobiliário formal nas cidades latino-americanas quando se trata da capacidade de adquirir um imóvel pela demanda. Este fracionamento da capacidade da obtenção de um imóvel e da solvabilidade da demanda, argumenta o autor, é o que expressa as desigualdades no compartilhamento da riqueza do mercado imobiliário.

Algo a ser levado em conta são os bairros antes não valorizados onde, após seu reconhecimento e encarecimento dos valores das terras e imóveis, os antigos habitantes acabam sendo obrigados a se mudarem pelo fato de não possuírem condições financeiras de pagar pelos novos serviços. Perante as dinâmicas constatadas, moldadas pela condição de vivermos em uma

sociedade capitalista, consideramos que o Estado contribui na segregação residencial (CORRÊA, 1989).

Na contramão das dinâmicas explicitadas, ao longo dos primeiros anos do século corrente, houve um avanço no que se refere à tentativa de ascensão de cidades brasileiras com perfis mais democráticos, um dos componentes que se destaca nesse processo é o Estatuto da Cidade⁷¹. De acordo com Maricato (2010), a lei traz de forma global diversas diretrizes focadas nos planos e planejamento urbano, nas gestões urbanas, nos orçamentos, nas participações sociais, entre outros temas que vão para além da questão da terra urbana. Desta forma, o Estatuto tenta fixar nas cidades brasileiras uma nova perspectiva de presença do poder público, com uma forma de tratar a regulamentação, indução e controle dos processos de transformação da cidade diferente da que foi e ainda é estabelecida na atualidade (FERREIRA, 2005).

Para Rolnik (2003, p.17) a abertura de um processo pelo qual não apenas as elites tomem as decisões sobre o investimento e o controle do território, é algo estratégico no sentido de que a totalidade dos agentes produtores do espaço urbano participem das dinâmicas da produção das cidades de maneira equilibrada. “As instâncias e formas de participação popular no planejamento da cidade são instrumentos que agem nesse sentido, abrindo espaços reais de interlocução, para que os setores populares possam efetivamente interferir na construção de um projeto de cidade.” Nesta perspectiva, é de fundamental importância a organização de grupos da sociedade civil promovendo diálogos com o poder público.

Há algumas décadas, segundo Leal (2003, p. 25), têm-se estabelecido um redirecionamento da maneira pela qual o Estado vem intervindo no espaço urbano e remodelando as antigas formas de gestão. “As novas tendências têm apontado para uma forma de intervenção estatal de caráter descentralizante, onde os processos de planejamento urbano de cunho participativo tornam-se importantes alternativas aos modelos tradicionais por meio da presença do poder local.”⁷² Nesta direção, as novas intervenções são consideradas elementos

⁷¹ Segundo Maricato (2010, p. 6), o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, foi aprovado em 2001. O mesmo regulamenta o capítulo denominado Política Urbana inserido na Constituição Federal brasileira. O conteúdo principal do Estatuto “é a função social da propriedade. Em síntese, a lei pretende definir como regular a propriedade urbana de modo que os negócios que a envolvem não constituam obstáculo ao direito à moradia para a maior parte da população, visando, com isso, combater a segregação, a exclusão territorial, a cidade desumana, desigual e ambientalmente predatória”.

⁷² A arquiteta argumenta em seu livro “Fetice da participação popular” que apesar de uma maior abertura dos setores públicos responsáveis pelo rumo das cidades, barreiras envolvendo os atores da produção do espaço urbano são criadas: “de fato, há que se ressaltar que os limites dessas experiências se devam sobretudo ao nível precário de organização da sociedade civil, a presença das fórmulas tradicionais de se fazer política – fundadas no clientelismo e em esquemas corporativistas – ainda bastante disseminadas, e a estrutura organizacional da administração pública sem agilidade necessária e com vícios diversos que obstaculizam as tentativas de mudança” (LEAL, 2003, p. 29).

de equilíbrio se postas ao lado das tendências corporativistas de caráter clientelista presentes nas antigas formas de representação política (LEAL, 2003).

Apesar do avanço de leis progressistas como o Estatuto da Cidade e com ele uma maior abertura de canais de diálogo entre prefeituras e movimentos sociais ou simplesmente representantes de determinada localidade, percebemos ainda hoje entraves criados pelos segmentos do setor privado, muitas vezes acedidos pelo Estado, quando se trata de uma maior democratização do uso do solo urbano. Como exemplo, temos o Plano Diretor e a aplicação dos instrumentos urbanísticos que visam essa democratização (IPTU progressivo, transferência do direito de construir, operação urbana consorciada etc.) estabelecidos no Estatuto.

Até hoje vemos Planos Diretores que não incorporam os instrumentos urbanísticos citados, ou quando são agregados, não desempenham o seu papel de forma potencial. Ainda piores são aqueles Planos Diretores mal elaborados, que não levam em consideração as peculiaridades da cidade, sendo criados apenas para se transformarem em fatos políticos. Assim, os indivíduos mais influentes nos fronts da construção das cidades continuam a dominá-las. Percebemos então que independentemente da bandeira política que estava ou está no poder em determinado momento, geralmente, a monta de intervenções são realizadas para servir ao mercado imobiliário e a uma pequena parcela de indivíduos.

A complexidade de dinâmicas urbanas produzidas pelos agentes aqui expostos, substanciais para as novas reconfigurações das cidades, nos faz refletir sobre o bairro no qual está localizado o nosso objeto de investigação e suas recentes transformações. Nos últimos anos, a Encruzilhada, bem como bairros do entorno, tem recebido investimentos e, com eles, novas tipologias habitacionais são inseridas na região. Destacamos aqui as torres verticais de caráter multifamiliar. Estas edificações, cada vez mais presentes na localidade, são construídas em terrenos mantidos ociosos (muitas vezes à espera de maior valorização da região), ou negociados com pequenos e antigos proprietários de casas unifamiliares da localidade para se realizar remembramentos e gerar lotes maiores, capazes de abrigar essas torres. Como já exposto em nossa pesquisa, acreditamos que a chegada rápida e massiva de novas edificações com um perfil pouco visto antes na Encruzilhada seja produto da Lei dos 12 Bairros e do atual Plano Diretor.

O recente interesse – (direcionado para a obtenção de lucro) por parte de proprietários de terrenos, construtoras e incorporadoras – pela Encruzilhada conduz a Prefeitura a prover a localidade com uma melhor infraestrutura, no intuito de preparar a área para a vinda de novos moradores. Desta forma, acreditamos que as últimas ações públicas promovidas no bairro e analisadas por nós têm ligação direta com as necessidades dos agentes aqui expostos em

transformar o bairro em questão em uma localidade valorizada para perfis de famílias capazes de pagar valores progressivamente mais elevados determinados para a localidade.

Como exemplo de ação pública, citamos o Projeto Centralidades⁷³, que toma como referência os objetivos do Plano Diretor propostos para as ZEDEs. Acreditamos que o projeto (mesmo não explicitando de forma direta), quando estabelece como meta dinamizar economicamente centralidades em potencial – ao estimular a ida de novas atividades e dinamizar os negócios existentes nestas localidades – articulando com o desenvolvimento da infraestrutura, cria condições para que agentes tais como proprietários de terras, incorporadoras e construtoras se sintam encorajados a investirem na localidade. O mesmo projeto cita como um aspecto positivo o direcionamento de planos para a Encruzilhada e demais bairros envolvidos como uma forma de contribuir para a amenização da pressão imobiliária nas principais centralidades da cidade.

Para além do projeto, ações focadas na implementação de infraestrutura foram tomadas pela Prefeitura nos últimos dois anos no bairro da Encruzilhada. As intervenções direcionadas à mobilidade, como a realizada com foco na melhoria da Avenida Norte, são algumas delas. Nos últimos anos houve um aumento do fluxo de veículos motorizados, principalmente de carros, para a região e em um futuro breve a presença destes automóveis pode se intensificar em razão do bairro em questão e seu entorno se transformarem em locais de interesse de famílias com condições de obterem um ou mais automóveis.

Para além da tentativa de melhoria da mobilidade dos veículos motorizados, as medidas da municipalidade intervêm em questões direcionadas ao transporte público, dado que os locais de alguns pontos de ônibus são alterados, como também a sua estrutura física recebe algumas melhorias. Apesar destas ações, não detectamos medidas substanciais no que diz respeito ao aperfeiçoamento dos itinerários dos ônibus pela cidade. Há a continuidade de uma má distribuição de suas linhas, pela qual pessoas da zona sul são impossibilitadas de acessar a localidade com facilidade, e para os indivíduos estabelecidos na zona oeste as opções de ônibus são insuficientes. Assim, percebemos que as intervenções são pontuais e impactam apenas as pessoas que já circulam pela Encruzilhada.

Perante esta intervenção de melhoria da Avenida Norte, acreditamos que a atenção dada pela Prefeitura seja maior na questão da resolução da mobilidade dos carros, visto que grande parte dos moradores e futuros moradores utilizam este modal como o principal meio de deslocamento pela cidade. Um aspecto que fortalece nosso argumento sobre a preferência pelos

⁷³ Retirado de: <http://icps.recife.pe.gov.br/node/804>. Acesso em: 23.05.2019.

automóveis é a implementação da Zona Azul no entorno do Mercado da Encruzilhada. A CTTU argumenta que a medida é realizada no intuito de democratizar as vagas de estacionamento e potencializar o comércio do bairro, entretanto, como observado por nós, houve um esvaziamento de frequentadores motorizados ao mercado, possibilitando então um aumento de disponibilidade de vagas para os indivíduos frequentadores de outros espaços do bairro, como exemplo, os usuários das novas torres edificadas.

O cenário verificado permite obter algumas conclusões sobre a forma como a Prefeitura do Recife lida com a gerência das áreas livres urbanas e seus equipamentos. Percebemos uma preocupação por parte da administração em reordenar os espaços, considerados por eles como desorganizados, no entorno do Mercado da Encruzilhada. Entretanto, ao nos depararmos com os comentários de insatisfação de alguns frequentadores e da maioria dos permissionários, compreendemos que estas ações são constantemente realizadas sem levar em consideração a opinião e as vontades dos usuários do lugar.

Porventura, uma pesquisa prévia com os usuários se escala como uma alternativa de atenuar futuros conflitos entre os agentes envolvidos. A pesquisa pode ser realizada de maneira quantitativa, por meio de formulários, ou qualitativa por meio de diálogos com os comerciantes e frequentadores. Desta forma, a gestão estaria procurando formular soluções alternativas e considerando as especificidades de cada lugar.

A implementação das ciclofaixas também é uma questão a ser levada em consideração quando se trata da promoção de infraestrutura no bairro. Em consonância com a atual legislação em nível nacional, direcionada para a valorização dos veículos não motorizados e os transportes públicos (a Lei da Mobilidade Urbana⁷⁴), a Prefeitura, por meio do ICPS, cria o Plano de Mobilidade Urbana do Recife⁷⁵. Este plano deve orientar os investimentos públicos direcionados à infraestrutura de transportes, com foco em um sistema único, sustentável e coeso entre todos os tipos de modais, priorizando, no entanto, os deslocamentos por meio de ônibus, bicicleta e a pé.

Sendo algum investimento direcionado ao transporte cicloviário estabelecido no bairro e seu entorno nos últimos meses, mesmo que ainda de forma insuficiente, dado que as ciclovias e suas derivações na cidade não possuem interligações entre outras regiões, empresas particulares com projetos voltados ao aluguel de bicicletas se inserem na localidade como uma

⁷⁴ A Lei nº 12.582/12, mais conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, designa aos municípios com mais de 20 mil habitantes, a missão de planejar e executar as questões direcionadas à mobilidade. Retirado de: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>. Acesso em: 30.05.2019.

⁷⁵ Retirado de: <http://icps.recife.pe.gov.br/NODE/56356>. Acesso em: 30.05.2019.

forma de complementar a infraestrutura orientada para os ciclistas, que no caso do Recife utilizam a bicicleta tanto para o lazer quanto para o trabalho.

A iluminação, bem como a implementação de gás natural, também são formas de aprimorar a infraestrutura no bairro. Em nossas visitas à região, observamos que o posteamento presente no Largo da Encruzilhada é mais eficiente no sentido de favorecer a iluminação pública se comparado aos demais postes instalados nas ruas adjacentes ao mercado. Apesar da diferenciação, observamos aquele entorno bem iluminado no período noturno, o que traz mais sensação de segurança para os pedestres.

No caso do gás natural, desde 2016 a empresa responsável pela canalização deste tipo de recurso no Estado de Pernambuco, Copergás, está atuando no sentido de expandir sua rede para novos bairros do Recife. A rede de distribuição está sendo implementada em 15 bairros da zona norte da cidade, incluindo a Encruzilhada e alguns bairros de Olinda. De acordo com matéria de jornal local de 2016⁷⁶, o presidente da empresa argumentou que o gás canalizado tem várias vantagens se comparado com o gás liquefeito. O técnico destacou que “o gás canalizado é mais seguro. Os prédios armazenam os cilindros do GLP e isso pode ser muito perigoso, em caso de vazamento. Também tem um problema de mobilidade, porque o GLP envasado é transportado em caminhões. E, por último o preço do gás natural é, em média, 12% menor”. A chegada desta infraestrutura impactaria, portanto, não apenas na atração de novos moradores do bairro e impactaria nos custos dos permissionários dos boxes alimentícios do mercado e em sua segurança.

Outro aspecto que nos chama a atenção é a preocupação por parte da CSURB com a feira livre existente no Largo da Encruzilhada. De acordo com representantes da Companhia, a feira atrapalha as atividades do mercado público. Assim, sua estrutura deveria ser realocada ou deveria sofrer restrições de horários e dias para as suas atividades. Ao analisarmos a opinião desses técnicos, orientada para um tolhimento de seu funcionamento, acreditamos que a convergência de suas ideias é direcionada para a idealização de um ambiente higienizado, onde os aspectos considerados malvistas por parte da população deveriam ser removidos ou escondidos de seus olhos.

Esta consideração, nos aponta para uma realidade: o Recife possui 23 mercados, sendo parte composta por anexos aos mercados principais. Consideramos que a prática da construção destes anexos, implantados para abrigar comerciantes que utilizam as ruas para a retirada de seu sustento, coaduna com um antigo discurso promovido por parte dos agentes responsáveis

⁷⁶ Disponível em: <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/12/27/zona-norte-do-recife-e-olinda-terao-gas-canalizado--264897.php>. Acesso em: 24.06.2019.

pela produção do espaço urbano pelo qual, para uma cidade ser considerada exemplar, deve adotar políticas públicas direcionadas à ordenação, limpeza, higienização e fiscalização dos componentes considerados ilegais, informais ou apenas malvistos, para que tenhamos uma cidade entendida como organizada, onde os pedestres possam circular pelas ruas sem a importunação de certos “bloqueios”.

Esta situação se estende para os ambulantes. No momento de nossa pesquisa não verificamos ações focadas na retirada destes comerciantes. Entretanto, deliberações orientadas para a eliminação destes vendedores são recorrentes no Recife. Ademais, ao pesquisarmos sobre processos de reordenamento no entorno dos mercados da capital pernambucana, verificamos, por meio de matérias de jornal⁷⁷ que no ano de 2013 medidas deste tipo foram tomadas nos entornos de três mercados, o de Casa Amarela, Afogados e Água Fria e de uma avenida, a Beberibe, principal meio de ligação entre os bairros da Encruzilhada e Água Fria.

Ao analisarmos os argumentos da Prefeitura, verificamos que grande parte está direcionada para a resolução da mobilidade e acessibilidade do lugar, visto que muitos destes comerciantes se estabelecem nas ruas e calçadas. Contudo, é verdade que muitas das localidades onde ações deste tipo são tomadas são dotadas de atrativos para investimentos, inclusive dos setores imobiliários. É o caso de Casa Amarela, um dos bairros do Recife que nos últimos anos recebeu mais atenção, conforme vimos por meio da Lei dos 12 Bairros. Desta forma, nos resta questionar se as ações municipais são de fato orientadas para uma melhoria da mobilidade e acessibilidade da população de forma geral ou se são direcionadas para o interesse dos agentes focados no lucro por meio da valorização relativa do solo urbano nessas localidades.

As últimas intervenções constatadas nesta pesquisa interferem na Encruzilhada e trazem consigo impactos para a população usuária daquele espaço urbano. Tendo em conta as dinâmicas estabelecidas nos últimos anos pelos agentes aqui analisados, observamos que o bairro passa por distintas transformações tais como: a valorização de seu solo, a vinda de novas tipologias de habitações multifamiliares e com elas a rápida verticalização do bairro; o aumento dos preços dos domicílios de forma geral e a vinda de novos perfis de moradores; a implementação de novas infraestruturas por parte da Prefeitura, sendo algumas delas direcionadas à prioridade dos automóveis e à execução de ações direcionadas à refuncionalização do Mercado da Encruzilhada.

⁷⁷ Retirado de: <https://noticias.ne10.uol.com.br/grande-recife/noticia/2013/04/05/entorno-do-mercado-de-casa-amarela-passa-por-reordenamento-do-comercio-informal-neste-domingo-410596.php>. Acesso em: 31.05.2019. Retirado de: <http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/07/04/2013/prefeitura-do-recife-ordena-comercio-informal-no-entorno-do-mercado-de-casa>. Acesso em: 31.05.2019.

Nesta direção, ao observarmos as novas edificações multifamiliares que vêm sendo construídas nos últimos anos na localidade, constatamos que estes prédios são grandes provocadores de uma mudança no espaço físico do bairro. Eles reproduzem um discurso promovido por diferentes agentes, que se fundamenta na promoção da segurança por meio da segregação (CALDEIRA, 1997). Conforme Loureiro e Amorim (2005), o condomínio vertical parece ser a tipologia ideal para as necessidades da sociedade urbana de nossos dias. Os autores argumentam que a combinação entre a criação dos diferentes perfis de famílias, como também o aumento da violência urbana, dois aspectos percebidos em nossas cidades na contemporaneidade, contribuem para se ter o apartamento como modelo, visto que o mesmo traz proteção coletiva por meio das organizações condominiais.

Tendo o apartamento como tipologia ideal, as construtoras criam e recriam formas de morar e se alimentam por meio de novos produtos. Ademais, segundo Abramo (2007), para o setor imobiliário continuar se realimentando, são criadas estratégias de renovação direcionadas para a demanda de compradores alvo. A “depreciação fictícia” é um fator chave para esta dinâmica, uma vez que ela determina que novos produtos diferenciados devem ser produzidos, ao mesmo tempo, esta “depreciação fictícia” deve ser realizada de forma que continuem sua vida útil.

Esta depreciação fictícia de uma parte dos estoques imobiliários promove um mercado secundário que será determinante na manutenção da liquidez do mercado de imóveis novos. Isto é, a depreciação fictícia deve ser de tal forma que os imóveis depreciados tenham ainda vida útil e, sobretudo, representem uma opção de moradia para estratos sociais inferiores ao que residiam anteriormente nessa espacialidade (ABRAMO, 2007, p. 45).

Nesta dinâmica, é essencial um “bom *marketing*”. Segundo Loureiro e Amorim (2005), para obter um trabalho bem-sucedido, agências de publicidade são contratadas no intuito de formularem propagandas para manter viva a necessidade de se obter um lugar vendido como o “ideal para se viver”. Estas peças comerciais são divulgadas principalmente nos periódicos locais e internet. Atualmente, o *e-commerce* e os modelos em 3D são ferramentas utilizadas para chamar a atenção do provável comprador. Também o apartamento mobiliado é um grande aliado na divulgação de um modelo próximo do real. Haja vista a influência da propaganda quanto à indução dos possíveis indivíduos na compra de um apartamento, acreditamos que as agências de publicidade, especializadas no *marketing* imobiliário, sejam importantes agentes na dinâmica de transformação do espaço urbano, ao produzirem no eventual comprador o desejo de viver em determinado ambiente.

Particularidades encontradas nestas edificações, tanto voltadas para o seu programa quanto para a sua arquitetura, têm grandes chances de influenciar no espaço público em sua

volta. O programa, que a cada ciclo de inovação incorpora novos usos, se estende para além da unidade habitacional e se retrai diante dos muros do edifício que fazem divisa com as ruas. *Playgrounds* e brinquedotecas, academias, quadras esportivas especializadas nas mais variadas modalidades, piscinas, Espaços *Gourmet* etc. se integram no variado programa do edifício e desencorajam seus moradores a deixarem suas residências em busca de experiências, inclusive (e especialmente) em espaços públicos da cidade. No caso da Encruzilhada, é visível quando observamos o abandono da Praça Dom Miguel Valverde, localizada próxima à área habitacional do bairro onde se vê surgirem as mencionadas torres.

Os elementos arquitetônicos também incorporam outras particularidades que influem no espaço urbano. A altura da edificação, os muros altos, as portarias afastadas das ruas são elementos que devem ser levados em consideração. Como já explicitado em nosso trabalho, conforme Jacobs (2009), estes elementos impedem a vigilância social entre moradores e transeuntes. Ao analisarmos a existência destes elementos, integrantes de um modelo habitacional direcionado para determinadas classes sociais, e sua relação com o espaço urbano, não vislumbramos boas perspectivas. Uma das questões que nos chama a atenção e é identificada por nós como um impacto negativo, é a provável queda da vitalidade e o consequente aumento da sensação de insegurança no bairro e em sua centralidade, algo que pode ser definitivo para a queda da frequência dos usuários como também para o desaparecimento da permanência dos indivíduos nas ruas, gerando assim abandono de lugares hoje muito movimentados.

A vinda desta nova tipologia habitacional também impacta, para nós, negativamente na Encruzilhada. Para além de mudanças que envolvam a configuração espacial da localidade ou alterações microclimáticas, a inserção da verticalização nos diferentes bairros do Recife causa a mudança das características particulares de cada bairro. De acordo com Lacerda et al. (2018), o atual Plano Diretor tem ligação direta com este fenômeno visto que, o mesmo, não reconhece os distintos modelos de uso e ocupação do solo da cidade. Assim, é responsável pela homogeneização territorial de certos trechos da capital pernambucana.

O deslocamento de novos perfis de moradores⁷⁸, capazes de pagar pela aquisição dos imóveis construídos na região, também é um fenômeno cada vez mais percebido na

⁷⁸ Não investigamos o perfil das novas famílias do bairro, entretanto, ao analisarmos o tamanho dos novos apartamentos construídos na localidade, observamos que se destacam unidades entre 50 e 90 m² e a minoria dos apartamentos possuem mais de 100m². Neste sentido, pensamos na possibilidade de perfis diferentes onde pode prevalecer arranjos constituídos por pequenas famílias (casais sem filhos, casais de idosos, famílias uniparentais), contudo, não descartamos a existência das famílias numerosas.

Encruzilhada. Destacamos como principais os cidadãos de classe média⁷⁹, visto que nas últimas décadas, este perfil de indivíduo procura com mais frequência o tipo prédio de apartamentos como forma ideal para se morar (LOUREIRO; AMORIM, 2005). Assim, os percebemos, enquanto consumidores das novas edificações, como agentes fundamentais nas dinâmicas aqui analisadas. Contudo, Hora (1998), baseando-se em Harvey, admite que existem dois tipos de usuários: os proprietários e os não proprietários (inquilinos). Para os primeiros, está presente tanto o valor de uso quanto o valor de troca, dado que seu apartamento pode gerar renda se alugado; para o segundo, apenas o valor de uso está presente.

Independentemente do perfil dos novos moradores, estes são considerados os privilegiados, uma vez que têm a oportunidade de pagar para morar em uma localidade bem equipada. Ao passo que o bairro, agora valorizado, dotado de uma melhor infraestrutura e, por esta razão, mais caro de se viver, impede a antiga população de continuar na localidade. Por estes motivos, as dinâmicas estabelecidas no espaço urbano podem não ser válidas para certos agentes. Acreditamos que o fenômeno de deslocamento de população pode estar se iniciando na Encruzilhada, onde os antigos moradores estão sendo obrigados a se mudarem por não terem condições de pagarem pelos serviços do bairro.

A chegada de novos moradores é presenciada na Encruzilhada, e com eles os automóveis. Na atualidade, estes são considerados um bem necessário para a população, uma vez que atualmente a forma de organização da mobilidade nas cidades é direcionada prioritariamente aos carros (MARICATO, 2014). Esta preferência dada aos veículos particulares tem grandes repercussões⁸⁰ para as cidades e seus habitantes. Particularmente, o que presenciamos hoje no bairro em estudo bem como em seu entorno é uma ascensão do trânsito antes visto com menos frequência. Consequências negativas deste fenômeno podem ser observadas, desde a mudança nas rotinas dos moradores ou de quem passa pela região (mais tempo em engarrafamentos), perturbações ocasionadas pelos barulhos, aumento da poluição local, entre outros fatores.

⁷⁹ Ao nos concentrarmos na média da renda domiciliar da Encruzilhada no ano de 2017, percebemos um aumento se comparado ao mesmo dado no ano de 2010. De acordo com o Projeto Centralidades, com base nos dados do censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2010, a média da renda mensal domiciliar é de R\$ 5.693,95, já no ano de 2017 passa para R\$ 8.659, 90.

⁸⁰ Segundo Maricato (2015), a intensificação do uso do automóvel nas últimas décadas trouxe grandes impactos para as cidades, a autora, destaca: a fragmentação de bairros – antes interconectados – causada por um modelo de urbanização disperso pelo qual os automóveis se ocupam com estacionamentos, grandes avenidas, pontes, túneis etc.; a emissão de gases tóxicos que contribui para a poluição da atmosfera; a negligência e irresponsabilidade por parte dos motoristas que causam acidentes com mortes e invalidez e as horas paradas em engarrafamentos que provocam transtornos de saúde tais como o estresse.

Destacamos aqui outro aspecto enfatizado por Jacobs (2009, p.377), quando pensamos na vitalidade do bairro, visto que para dar lugar aos equipamentos de suporte dos automóveis, falamos de postos de gasolina, estacionamentos e *drive-ins*, “ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé”, assim, estes elementos são verdadeiros destruidores da vida urbana. O próprio automóvel se integra nesta dinâmica, dado que frequentemente seus donos dão preferência a se locomoverem por meio dos carros, mesmo que em distâncias curtas, em oposição a se deslocarem a pé.

Outros aspectos são levados em conta quanto aos impactos percebidos no bairro. Falamos aqui da introdução ou do aperfeiçoamento da infraestrutura já existente. Quanto à implementação de novas ciclofaixas, consideramos um aspecto positivo que beneficia os antigos e novos moradores. A respeito das rotas cicláveis, acreditamos que quanto maior a sua presença, mais provável o aparecimento de novos ciclistas, dado que muitas vezes as pessoas não utilizam este meio de locomoção por falta de infraestrutura e segurança. A iluminação pública é outro elemento que se destaca na promoção da infraestrutura. Admitimos que, quanto melhor a iluminação, mais chances de pessoas andarem nas ruas no período noturno, assim a consideramos um impacto positivo. O Mercado da Encruzilhada também se insere nos elementos promotores de infraestrutura do bairro, uma vez que a edificação é considerada o principal ponto de comércio e serviços do lugar.

Como visto em nossa pesquisa, o equipamento vem recebendo várias intervenções nos últimos anos, por conseguinte, vem passando por transformações que impactam na sua natureza. Estas transformações alteram seus usos, suas características arquitetônicas, o perfil de seus usuários, enfim, modifica aspectos de cunho socioeconômicos, comportamentais, físicos, entre outros. Ao percebermos estas mudanças, tendo em vista que a produção das dinâmicas no interior do equipamento é efetivada por permissionários⁸¹ e frequentadores (ambos novos e antigos) e pela própria CSURB, uma série de questionamentos são estabelecidos: o que e como se transforma o mercado? Quem participa deste processo? Seriam estas transformações positivas ou negativas? Positivas para quem? Negativas para quem? Buscaremos no próximo subcapítulo responder estas perguntas chaves de nossa investigação.

4.2 OS IMPACTOS DAS TRANSFORMAÇÕES NO MERCADO DA ENCRUZILHADA

Visto que o mercado existe há 69 anos, ao longo de nossa pesquisa, principalmente durante a aplicação das entrevistas, percebemos a existência de diferentes gerações de comerciantes que trabalham no equipamento. Alguns laboram desde o momento de sua

⁸¹ Para ver o perfil dos permissionários entrevistados, se reportar a tabela 1 localizada no Apêndice E.

inauguração e ao longo do tempo, com o crescimento de suas famílias, foram incorporando novos integrantes ao seu negócio; assim, é frequente vermos filhos, sobrinhos, esposas ou maridos trabalhando juntos. Ao longo dessas décadas, muitos trocaram de atividade. Em alguns casos, as novas especializações foram adotadas devido às mudanças de nosso estilo de vida na contemporaneidade.

Majoritariamente, para os antigos comerciantes o equipamento possui um significado muito particular, envolvido por sentimentos e afetividades. Ao questioná-los sobre o sentido do Mercado da Encruzilhada, obtivemos respostas muito similares, principalmente daqueles permissionários mais antigos, ocupantes do equipamento por no mínimo 30 anos. Estes passam a maior parte de suas vidas naquele lugar, convivem desde crianças com o mercado, muitos têm o seu primeiro emprego ao lado dos pais, assim, acontecimentos importantes de suas vivências se passaram e se passam ali. Desta forma, quando questionados sobre o significado do mercado para eles, as respostas mais comuns foram: “é tudo na minha vida”, “é o meu pão de cada dia”, “é a minha segunda casa”.

Algo que nos chama atenção é a incipiente falta de interesse por parte dos atuais permissionários de que seus filhos permaneçam com seus boxes. Ao questioná-los sobre qual a perspectiva de os herdeiros⁸² darem continuidade ao negócio, dos nove entrevistados, cinco falaram que não havia perspectiva. Um dos entrevistados afirmou que tem um filho que trabalha com o mesmo negócio do pai (ferragens) há mais de 20 anos, no entanto preferiu abrir uma loja fora do mercado. Outros declararam que dão preferência aos seus filhos frequentarem a escola e futuramente a universidade. Ademais, um dos permissionários, especializado no comércio de rações e artigos para animais domésticos, revelou que uma de suas filhas se graduou em veterinária e, portanto, não trabalha mais com o pai.

Outro perfil de permissionário é aquele que recentemente abriu seu negócio no mercado. Atualmente, estes ainda constituem minoria e para receberem a permissão de trabalhar nos boxes, participaram de um processo licitatório promovido pela Prefeitura. Os novos comerciantes atuam no mercado há menos de três anos. Ao longo das entrevistas, observamos que muitos destes permissionários possuem ensino superior e alguns se ocupam com mais de um emprego.

⁸² Durante as entrevistas constatamos a existência de três gerações. A primeira é formada pelos primeiros permissionários do mercado, onde muitos destes se aposentaram ou faleceram. A segunda geração são seus filhos. Estes deram continuidade ao negócio da família ao longo das últimas décadas e permanecem até hoje. A terceira geração são os netos dos primeiros comerciantes. Ao aplicarmos as entrevistas e posteriormente analisarmos as respostas dos entrevistados, percebemos que esta terceira geração é formada por crianças e jovens (alguns já na universidade ou formados).

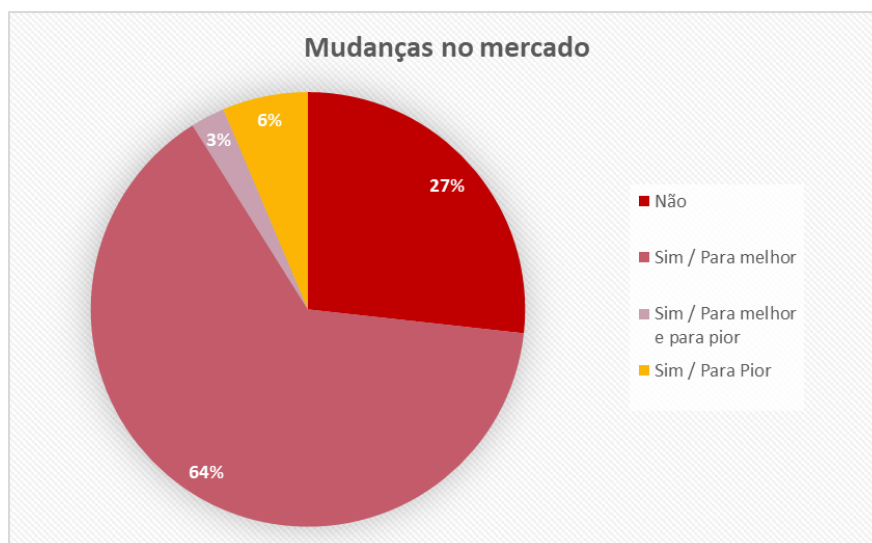
Algo comentado por uma das novas permissionárias entrevistadas são os conflitos travados entre antigos e novos comerciantes. Na visão dela, os antigos trabalhadores não estão abertos para mudanças e se incomodam com algumas das novas intervenções, como por exemplo a flexibilização do horário de funcionamento do equipamento. A permissionária admite a possibilidade de um boicote por parte dos antigos comerciantes, dado que muitas vezes, alguns deles não informam aos clientes, perdidos dentro do mercado, a localização dos novos setores requalificados.

Quanto aos frequentadores, observamos diferentes perfis (apesar de um deles ser o preponderante) o que faz do mercado um equipamento muito diversificado em seu público. Por meio dos formulários, constatamos que a maioria de seus visitantes (78%) o frequentam há mais de dois anos, apenas 6% dos entrevistados assumiram que aquela era a sua primeira visita ao equipamento. A resposta para este último dado foi mais frequente nos finais de semana quando um número maior de visitantes o utiliza como um espaço de lazer. Apesar do objetivo preponderante destes consumidores ser o lazer, não descartamos a possibilidade destes usuários desfrutarem dos demais setores do equipamento, desta forma estas visitas podem favorecer os permissionários especializados no comércio e outros ramos do serviço.

Relativamente à frequência dos usuários, 59% o utilizam pelo menos uma vez na semana. Aqueles que o visitam ao menos uma vez por mês, assim como aqueles que o frequentam quinzenalmente alcançaram 13%, cada grupo. Visto os resultados desses dados, acreditamos que para a maioria dos usuários, o mercado é um ponto de apoio muito importante, uma vez que está inserido em suas rotinas. Algo comentado com alguma regularidade foi a relação impessoal existente entre estes frequentadores e os comerciantes, o que demonstra certa vantagem para o mercado público se comparado aos supermercados.

Ao questioná-los sobre as transformações no mercado e se estas foram para melhor ou para pior, de acordo com o gráfico 7 elaborado, 64% dos usuários responderam que perceberam mudanças para melhor, 6% para pior, 3% para melhor e para pior e 27% não perceberam alterações. Ao responderem sobre os tipos de mudanças, os frequentadores constataram como modificações positivas: a limpeza e a higiene principalmente dos sanitários reformados; a melhoria do atendimento por parte dos comerciantes; a variedade de produtos encontrados nos boxes, principalmente no setor alimentício; a organização dos espaços comuns; a acessibilidade e sinalização; a diversidade de clientes e as melhorias no estacionamento. Quanto às constatações negativas se destacaram o aumento do preço dos produtos e a implementação do Zona Azul.

Gráfico 7 - Opinião dos frequentadores em relação às mudanças no equipamento



Fonte: elaborado pela autora, 2019.

Durante as entrevistas com os permissionários também questionamos quais as suas opiniões sobre a nova fase de refuncionalização do equipamento. De forma geral, nenhum se opôs às reformas, ademais, por meio das conversas, percebemos que estes trabalhadores enxergam as intervenções como algo positivo e sempre bem-vindo. Destacamos a resposta de uma antiga permissionária quando ela argumenta que o mercado está na moda e a ida de novos frequentadores exige que ele passe por melhorias. Assim, na visão da comerciante, o movimento no equipamento de outros usuários e o surgimento de novas lojas favorecem os seus negócios.

Para uma das mais recentes permissionárias as novas intervenções são positivas, uma vez que deram um melhor uso a áreas antes subutilizadas⁸³ no interior do equipamento. Também faz parte de seu argumento a atração de novos perfis de frequentadores, como por exemplo os ciclistas usuários de sua loja. Ao mesmo tempo, a prestadora de serviços e comerciante confessou que não concorda com o tipo de ocupação que foi dado a parte do setor antes mal utilizado. Na opinião da trabalhadora, a existência de muitos espaços gastronômicos diminui a chance de o mercado se abrir para outros tipos de serviços ainda não existentes no lugar.

Nos desdobramentos das entrevistas, perante as perguntas desenvolvidas por nós, percebemos, contudo, a existência de certa insatisfação dos permissionários com a administração da CSURB no mercado. Em relação aos banheiros reformados, alguns dos comerciantes reclamaram da constante sujeira e insuficiente manutenção (a cargo do setor de

⁸³ De acordo com a entrevistada, os setores que hoje estão instalados a *Praça Gourmet* como também a *Loja da Reciclo Bikes*, serviam antigamente como depósito de artigos de ambulantes apreendidos nas ruas do entorno.

limpeza), como também da fiscalização. Como pode ser visto na figura 34, apesar da recente reforma os utensílios dos banheiros estão deteriorados. Vale ressaltar que, ao longo da aplicação dos formulários, alguns dos frequentadores citaram que vão ao mercado apenas para utilizarem o banheiro público, dado que o mesmo é o único existente naquela região. Desta forma, é possível afirmar que o banheiro possui grande importância dentro do equipamento.

Figura 34 - Banheiro pós reforma



Fonte: Jornal do comércio⁸⁴

Figura 35 - Banheiro pós reforma



Fonte: acervo pessoal, 2019.

Na opinião de alguns permissionários entrevistados, a necessidade de uma grande reforma nas instalações sanitárias não era importante, uma vez que os banheiros possuíam um funcionamento regular antes das intervenções e precisavam apenas de alguns reparos. Assim, “de que adianta gastar muito dinheiro com reforma se os banheiros continuam imundos?”, argumentou um dos comerciantes. Ao analisarmos a figura 35, percebemos pela aparência um bom acabamento das instalações. Nas visitas realizadas por nós durante a pesquisa, observamos, contudo, uma frequente falta de limpeza do ambiente e a ausência de artigos de higiene para os usuários, fazendo com que a qualidade do mercado, de uma forma geral decaia.

Para estes permissionários, a má condição dos banheiros tem relação com os contratados para realizarem os serviços de limpeza, manutenção e fiscalização. Os comerciantes afirmam que, geralmente, os responsáveis pelos serviços gerais são admitidos por meio de indicação política, desta forma, na visão dos entrevistados, existe certa acomodação por parte da equipe de limpeza.

Outras reclamações foram identificadas durante a análise das entrevistas. Enfatizamos: a falta de uma equipe de segurança no interior do mercado; a inexistência de contrapartidas por

⁸⁴ Retirado de: <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2019/04/05/campanha-tenta-conscientizar-quanto-a-preservacao-dos-mercados-do-recife-375514.php>. Acesso em: 18.09.2019.

parte da CSURB quando da necessidade de algum setor, como é o caso dos permissionários da *Praça Gourmet* que mencionaram a forte presença da Companhia no momento de sua inauguração e divulgação, e, no entanto, na atualidade esta presença já não é mais a mesma; e, por fim, a implementação do Zona Azul, como já detalhamos em nosso trabalho. Segundo alguns dos entrevistados, muitas vezes, os próprios permissionários são obrigados a cotizar atividades que são de responsabilidade da Companhia como é o caso da contratação de seguranças particulares no interior do equipamento.

Diante dos comentários dos permissionários, muitas vezes contraditórios, os quais, ora elogiam as últimas intervenções realizadas por parte da Companhia, ora reclamam da falta de uma administração mais eficiente, pela qual os cuidados, principalmente com a limpeza e a manutenção, poderiam ser fiscalizados com maior rigidez, pensamos que, mesmo com o firmamento de um diálogo no dia a dia entre a administração responsável e os trabalhadores, como foi destacado durante a entrevista com importantes representantes do órgão, em muitos momentos a CSURB não dá prioridade a intervenções que rebatam nas reais necessidades destes agentes. Neste sentido, por meio de diferentes percepções, na qual ora a administração acredita que os descuidos com o mercado são efetuados pelos permissionários e ora os permissionários entendem que a condição do equipamento é de responsabilidade da Companhia, conflitos são criados entre estes dois agentes.

Vale ressaltar a existência do Artigo 18, no decreto direcionado especificamente para os mercados e feiras da cidade, que esclarece a obrigação de uma gestão democrática e participativa entre seus componentes. Desta forma, nos questionamos: para quem seriam as últimas intervenções promovidas pela administração pública no Mercado da Encruzilhada?

Durante a entrevista realizada⁸⁵ com representantes da CSURB, os técnicos confessaram que a melhoria do mercado e do bairro tem uma relação de reciprocidade. Os técnicos acreditam que a refuncionalização do equipamento vai ajudar a nova população moradora da Encruzilhada (composta pela classe média), pois o equipamento é um dos mais importantes atrativos da região; concomitantemente, esta mesma população vai passar a exigir mais do mercado, que sempre terá que estar em boas condições. Além destes fatores, os agentes públicos acreditam que com o crescimento do bairro outros estabelecimentos surgirão, criando concorrência para o equipamento, forçando-o a estar sempre em bom estado.

⁸⁵ Entrevista realizada em: 12.12.2018.

Assim, muitas medidas promovidas pela CSURB nos últimos anos são direcionadas principalmente para um novo público, antes pouco frequentador do mercado. Destacamos aqui os novos residentes do bairro e seu entorno. Durante as entrevistas realizadas com os permissionários, uma das comerciantes nos revelou a existência de uma incipiente ida destes novos moradores. Na visão desta, a condição do mercado na atualidade é estabelecida como um lugar de descobertas no bairro por parte dos novos habitantes, assim, muitos vão pela primeira vez no intuito de conhecê-lo e saber quais produtos e serviços podem ser encontrados. Os dados coletados não nos revelam a assiduidade dos novos consumidores no presente ou no futuro. Contudo, sabemos que este equipamento deve estar em condições aceitáveis para o seu público atual.

Ante as dinâmicas estabelecidas no mercado, respaldadas pelas falas dos representantes da CSURB, percebemos que a gestão pública no interior do equipamento coaduna com as transformações promovidas por agentes privados no bairro da Encruzilhada. Este é um exemplo de como o Estado, representado pela Prefeitura do Recife, mantém relações, mesmo que indiretamente, de parceria e privilégio com construtoras, incorporadoras e todos os outros agentes partícipes do processo, ao passo que outros integrantes, tais como os permissionários e os antigos moradores do bairro, frequentemente ficam em segundo plano. Neste sentido, o mercado público se torna um elemento de referência, um equipamento que pode e deve ser explorado durante as vendas dos imóveis para os novos moradores.

Algo muito comum que vem acontecendo mundo afora, entretanto, ainda pouco explorado no Brasil, é a inserção destes equipamentos no conjunto de elementos dotados de capital simbólico em uma cidade. Segundo Arantes (2000), a exploração de elementos urbanos integrantes da identidade de uma localidade se configura como uma estratégia quando se pretende construir uma imagem forte e positiva do aglomerado urbano para que ele se volte para o exterior de maneira competitiva⁸⁶.

As cidades-empreendimento vistas na atualidade, representadas por agentes como governantes e empreendedores, exploram qualquer tipo de elemento considerado histórico, tradicional, cultural como uma imagem. Esta é uma das fórmulas para se obter poder e dinheiro

⁸⁶ Nas últimas décadas alguns modelos de planejamento urbano vêm tentando tomar o lugar do antigo modelo, entre eles está o planejamento estratégico. Conforme Vainer (2000), os defensores deste tipo de planejamento acreditam que o mesmo deve ser adotado pelo fato de na atualidade as cidades estarem sujeitadas às mesmas condições que as empresas. Desta forma, os aglomerados urbanos, ao tomarem consciência do novo modelo global da economia, tendem cada vez mais a competirem entre si no intuito de obterem novos investimentos. Nesta conjuntura a cidade incorpora o status de cidade mercadoria que deve ser vendida para diferentes compradores. Especificamente, o que se vende são atributos de interesse do capital transnacional. Concomitantemente os mesmos aglomerados urbanos adotam o status de cidade empresa e, por este motivo, competem entre si.

– o negócio das imagens (ARANTES, 2000). Os megaeventos esportivos como Olimpíadas e Copa do Mundo, são um prato cheio para a efetivação deste fenômeno, basta visualizarmos a capital da Catalunha, Barcelona. Neste sentido, os antigos mercados públicos requalificados e até os novos, alguns construídos por arquitetos renomados da contemporaneidade inserem-se na dinâmica de exploração por meio da imagem. O que não se revela são as implicações para os antigos atores partícipes da construção e do cotidiano, no nosso caso, dos mercados públicos e seus impactos, frequentemente negativos.

Especificamente no caso do Mercado da Encruzilhada é inexistente a sua exploração para os capitais internacionais. As intervenções analisadas nesta pesquisa, contudo, carregam uma série de impactos para os agentes das dinâmicas do lugar. A implementação ou aperfeiçoamento da infraestrutura; a progressiva substituição de antigos usos, antes encontrados com mais frequência no equipamento, bem como a alteração do ambiente físico, dos tipos de produtos comercializados e de seus preços; a introdução de novos permissionários, como também de consumidores e a incipiente substituição de antigos comerciantes, assim como uma inicial expulsão de antigos frequentadores são algumas das importantes dinâmicas percebidas.

Um dos aspectos verificados é a implementação ou aperfeiçoamento de elementos que compõe a infraestrutura substancial para o bom funcionamento do mercado, tais como, a pintura da edificação, a implementação de expositores refrigerados nos boxes necessitados, a melhoria da iluminação do entorno do equipamento, o aperfeiçoamento da rede de eletricidade, a reforma dos banheiros (esta, como investigado, considerada polêmica) entre outras ações menos importantes como a setorização e a sinalização dos ambientes especializados. Muitas destas medidas estão indiretamente ligadas a refuncionalização do mercado e como verificado nas entrevistas, são realizadas em outros equipamentos da cidade, portanto, acreditamos que seus impactos beneficiam todos os agentes envolvidos, independentemente de seu perfil.

Outra particularidade observada está focada na progressiva substituição das atividades encontradas ao longo da história do equipamento. Ultimamente uma grande abertura foi dada ao setor de serviços, especificamente ao ramo da gastronomia. Destacamos aqui a *Praça Gourmet*, a última das três praças do mercado a ser construída. Investigaremos este setor com mais detalhe, uma vez que seus estabelecimentos alteram de forma mais acentuada aspectos tais como o tipo de comida servido, o preço estipulado e o ambiente físico do equipamento.

Basta um primeiro olhar para percebermos as diferenças entre a *Praça Gourmet* e os demais setores do mercado. A figura 36, de um dos novos bares, demonstra que a ambiência do espaço é voltada para um determinado público. As opções estéticas são as mesmas encontradas em bares de bairros de poder aquisitivo mais elevado da cidade. Consoante com Haug (1997),

a aparência do bar é uma forma de seduzir seus consumidores: a decoração, a iluminação, as cores, a música tocada e até o comportamento de seus funcionários estão inseridos no pacote da ‘sedução’ do estabelecimento para com o usuário, que cada vez mais exige novas vivências. Cada ponto de venda deve estar atento as inovações, uma vez que este não se encontra isolado e sim entre outros bares concorrentes.

Figura 36 - Ambiente interno de um dos bares da *Praça Gourmet*



Fonte: Diário de Pernambuco⁸⁷, 2017.

Para além da estética, este “palco de vivências”, como diria Haug (1997, p.102), é obrigado a comercializar alimentos compatíveis às exigências de seus frequentadores, assim, o nome da praça de alimentação, *Praça Gourmet*, respalda o que os novos bares têm para oferecer. Pratos nunca vistos antes no mercado, cervejas artesanais e “entradinhas” são aceitas. Ademais, a comida considerada popular também tem que se diferenciar. Verificamos este fato por meio da fala de uma das permissionárias registrada em matéria de jornal local quando cita o projeto de resgate do pastel de rua: “é um pastel simples, mas o mais bem feito possível”, e complementa, “não tem aquela coisa de ‘gourmetizar’, é o pastel de rua dentro do mercado, mas com produtos de primeira qualidade”.

Em referência aos preços dos pratos, estes são equivalentes a muitos bares encontrados em bairros de poder aquisitivo elevado. Preços considerados muito altos se comparados aos encontrados na praça de alimentação denominada *Arena*, por exemplo. Ademais, o

⁸⁷ Retirado de: https://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2017/11/25/interna_vidaurbana,732266/tres-boxes-gastronomicos-sao-inaugurados-no-mercado-da-encruzilhada.shtml. Acesso em: 19.06.2019.

concomitante aumento dos valores dos produtos encontrados no mercado foi um dos aspectos comentados por alguns dos frequentadores durante a aplicação dos questionários. Este fato, contudo, não parece ser percebido pelos permissionários, uma vez que na mesma matéria de jornal outro comerciante argumenta que as dinâmicas presentes no equipamento não estão voltadas para uma “gourmetização” e sim direcionadas em “fazer comida de verdade, com preço justo, até por estarmos dentro do mercado, então é isso, botar comida de qualidade e com preço justo dentro do mercado”.

Até o momento da produção desta pesquisa, consideramos a dinâmica de substituição de atividades no interior do mercado algo ainda sutil. Este constante movimento de exploração dos boxes se alastra ao longo da história do equipamento e é esperado que na atualidade mudanças em suas atividades sejam naturais. Os discursos promovidos por especialistas, inclusive por técnicos da CSURB, amenizam grandes polêmicas e são aceitos pela maioria da população usuária, basta analisarmos as suas impressões por meio dos dados coletados. Este discurso está voltado para o benefício da população recifense para com o mercado de forma geral: “atrair o público e melhorar a experiência do recifense com os mercados públicos” é a meta das ações direcionadas para a refuncionalização, argumenta a PCR na mesma reportagem.

Ao observamos o equipamento em análise, contextualizando-o com a atual configuração do bairro da Encruzilhada, pensamos, contudo, em um futuro muito próximo, na possibilidade de uma celeridade das transformações no interior do mercado no intuito de se obter um equipamento refuncionalizado rapidamente para os seus usuários. Desta forma, ao verificarmos este fenômeno, concluímos que existe uma inter-relação intra e extramuros entre o equipamento e o bairro.

Para além das intervenções físicas aqui comentadas, as mudanças verificadas no equipamento começam a impactar diretamente seus antigos e novos permissionários e frequentadores. Ao analisarmos a presença dos agentes das dinâmicas do mercado, ainda percebemos em grande maioria comerciantes e usuários que muitas vezes o consideram um lugar muito importante em suas rotinas, seja para o trabalho, seja para as compras ou para o lazer.

Para os antigos permissionários, observamos a possibilidade de impactos negativos e positivos. Ao especularmos sobre uma possível valorização do mercado, devido ao local onde está inserido, pensamos na possibilidade de um aumento do aluguel dos boxes por parte da Prefeitura, onde alguns dos atuais trabalhadores não teriam condições de mantê-los e fatalmente escolheriam pelo seu abandono. Também pensamos na probabilidade da desvalorização e desaparecimento de antigas atividades somada à uma falta de interesse dos permissionários na

mudança de ramo, contribuindo com a sua saída. Destacamos como aspecto positivo, um possível aumento de sua clientela, ao passo que o mercado se abriria para novos perfis de consumidores, criando uma oportunidade de aumentar a sua renda.

Algo que nos chama a atenção, parece ser o início de um movimento oposto ao que ocorre atualmente no Mercado da Encruzilhada e em tantos outros edifícios de mesma tipologia. Em visitas a outros equipamentos, percebemos a existência de uma tentativa de valorização dos antigos permissionários por parte dos agentes responsáveis pelas refuncionalizações. É o caso do Mercado do Bolhão, localizado na Cidade do Porto, Portugal. Atualmente, este encontra-se fechado devido a reformas. Os antigos permissionários foram realocados temporariamente para uma área denominada Mercado Temporário do Bolhão⁸⁸ e posteriormente, findadas as obras no equipamento, os trabalhadores retornarão para os seus antigos boxes. A figura 37 representa o dia da inauguração do Mercado Temporário, as fotos acima da escada rolante retratam os antigos permissionários.

Figura 37 - Dia da inauguração do Mercado Temporário do Bolhão



Fonte: Go Porto⁸⁹, 2018.

A permanência de antigos permissionários não é algo incomum em mercados públicos portugueses refuncionalizados, percebemos, no entanto, que algo costumeiro é a segregação dos setores do equipamento em “área nova” e “área tradicional”. Esta estratégia pode ser problemática uma vez que os frequentadores podem não se sentir estimulados a percorrer todo o equipamento, impedindo-os de conhecer a edificação e seus usos de forma geral. Esta situação

⁸⁸ Retirado de: <http://www.mercadobolhao.pt/pt/bolhao>. Acesso em: 21.06.2019.

⁸⁹ Retirado de: <http://www.gopcmp-em.pt/galeria/inauguracao-do-mercado-temporario-do-bolhao-02-05-2018>. Acesso em: 21. 06. 2019.

é observada, por exemplo no Mercado da Ribeira, localizado em Lisboa que, de acordo com Henriques (2016), na atualidade possui um fraco movimento no setor tradicional. Ao entrevistar o arquiteto responsável pela refuncionalização deste mercado a pesquisadora, expõe que na opinião deste profissional, o ideal seria que as duas funções coexistissem em um mesmo lugar, mesmo que a forma da edificação direcione para uma segregação.

Para os antigos usuários, aspectos negativos são observados quanto ao aumento do valor das mercadorias. Como visto em nossa pesquisa, a maioria dos frequentadores têm como renda média um salário mínimo, assim, diante de um possível aumento do preço dos produtos, estes consumidores estariam impossibilitados de adquiri-los e passariam a procurar as mercadorias em outros locais, com preços mais acessíveis. Algo parecido ocorreu no Mercado Municipal de São Paulo. De acordo com Vieira (2014), após a reforma do equipamento em 2004, este mudou consideravelmente de função. Hoje ele atende majoritariamente os turistas, portanto, os preços de suas mercadorias são direcionados para este perfil de consumidor. Em suas entrevistas, a pesquisadora constatou que dos quinze entrevistados, nove não são da capital paulistana, ou seja, possivelmente não são frequentadores assíduos do mercado.

A possibilidade do desaparecimento de especialidades voltadas para a venda de produtos substanciais ao consumo diário também é um fator que pode influenciar na queda da frequência dos usuários que ainda utilizam o equipamento como um lugar de abastecimento. Um terceiro impacto, considerado negativo, está ligado à perda do sentimento de pertencimento destes frequentadores em relação ao lugar. Constantemente, a forma como são feitas estas transformações levam as pessoas a se submeterem a certos filtros.

Os novos frequentadores, por sua vez, são atingidos positivamente. Especificamente para os novos moradores do bairro e entorno, o mercado se torna uma opção secundária de compras para subsistência diária como também uma alternativa de lazer próximo à sua residência. Para os novos usuários moradores de outros bairros e para os turistas⁹⁰, o mercado se torna principalmente uma opção de lazer pela qual é permitido a experiência de novas vivências. Conforme Vargas (2016), os espaços com apelo sensorial fortalecem nos indivíduos uma motivação direcionada as compras qualificadas como recreação e lazer.

Este tipo de motivação que aproxima compras de produtos aos serviços de recreação e lazer surge como forma de enfrentamento da concorrência

⁹⁰ Ao longo de nossa investigação, durante a aplicação dos formulários, não identificamos de maneira considerável a ida de turistas ao Mercado da Encruzilhada, sabemos, entretanto, que cada vez mais os mercados públicos se inserem na rota destes viajantes ao redor do mundo. Consideramos o turismo cultural o segmento que se encaixa aos interessados em visitarem estes equipamentos. Para Smith (2003), existe uma dificuldade na definição do que seria o turismo cultural devido à amplitude de seu campo. A autora, no entanto, sugere tipologias de interesse do turista cultural (patrimônio, festivais, artesanato, gastronomia etc.) bem como os tipos existentes deste perfil de viajante (patrimonialista, urbano, rural etc.).

exacerbada de produtos e de espaços de compra, característicos da forma de produção industrial do terceiro quartel do século XX, conhecida como produção flexível, unindo estratégias de negócios que passam a compor as formas de incentivo ao consumo. O apelo sensorial inserido no ato da compra e a possibilidade de transformar o consumo numa verdadeira experiência surgem como resultado desta intenção (VARGAS, 2016, p. 9).

Para o efetivo cumprimento desta dinâmica, os espaços de comércio como as lojas, ou em nosso caso, os boxes do mercado, devem oportunizar, por meio da aparência e dos estímulos sensoriais, experiências únicas e singulares para os seus clientes a ponto de seu retorno se tornar uma possibilidade (VARGAS, 2016). Neste sentido, mercados públicos são, certamente, equipamentos que envolvem compras relacionadas à recreação e o lazer.

No que concerne aos novos permissionários, a reforma do mercado é considerada um fator positivo, em virtude de o equipamento se tornar uma opção de lugar para se investir empresarialmente. As vantagens estão relacionadas tanto com a solidez do equipamento enquanto lugar já conhecido e movimentado na cidade, quanto com o (ainda) baixo valor do aluguel do box, uma vez que estes pagam igualmente aos antigos comerciantes o mesmo preço pelo metro quadrado. Para os indivíduos que pretendem abrir um negócio, o Mercado da Encruzilhada pode se tornar um alvo. Estes estão apenas à espera de uma oportunidade para participar de um processo licitatório para abrirem suas lojas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho se insere no contexto das refuncionalizações dos mercados públicos como locais de compras situados em bairros ou em pontos de fluxos de pessoas e mercadorias. Este movimento, iniciado nos países centrais, vem sendo reproduzido principalmente nas capitais e grandes cidades de diferentes hemisférios. Particularmente no caso do Brasil é evidente que este processo necessita de uma somatória de esforços para um mapeamento acerca dos projetos e suas consequências.

Esta inovação foi motivação para o desenvolvimento de uma pesquisa que realizasse um aprofundamento das políticas públicas adotadas e suas repercussões acerca deste fenômeno. Na metrópole recifense essas políticas abrangem um conjunto de mercados cujas histórias se entrelaçam. Especialmente no Mercado da Encruzilhada, cuja localização se explica em seu próprio nome, o processo de refuncionalização inspirou a construção de hipóteses e marcou objetivos a serem perseguidos ao longo da pesquisa.

A proposta deste trabalho foi investigar a relação entre o mercado público e a cidade, tendo como pano de fundo o Mercado da Encruzilhada e a capital pernambucana, Recife, com o objetivo de entender as transformações e permanências deste equipamento e qual o seu papel para esta cidade no século XXI. Por meio do levantamento e análise de dados, chegamos à conclusão de que as transformações observadas no lugar são efetivadas por diferentes condicionantes que influenciam em suas dinâmicas. Os tipos de políticas públicas adotados pelos gestores da edificação bem como a sua localização, o bairro da Encruzilhada, parecem ser decisivos no sentido do rumo que o mercado tem tomado nos últimos anos.

As intervenções públicas e os investimentos privados realizados na Encruzilhada e destacados ao longo da dissertação – inclusive aquelas realizadas no interior do equipamento – mesmo que ainda considerados de pequena monta, integram o pacote de uma renovação mais ampla do bairro. Esta renovação, entretanto, é mais uma na cidade a apontar para o incremento da utilização do solo pelo mercado imobiliário privado como também é orientada para certas camadas da população capazes de pagar por um local bem constituído. Neste sentido, ao observamos as atitudes no âmbito da municipalidade, percebemos que frequentemente essas medidas são geridas em secretarias públicas diferentes, contudo, fazem parte de um mesmo enredo.

Conjuntamente à estruturação de uma trama direcionada à criação de condições favoráveis e à atratividade de novos moradores ao bairro, algo percebido com frequência é a maneira como a Prefeitura lida com os antigos grupos de indivíduos partícipes do cotidiano da localidade. Em muitos casos, os gestores municipais promovem ações sem levar em

consideração os anseios e vontades dos trabalhadores e moradores do local, ou seja, sem a realização de diálogos entre os participantes e a construção de propostas convergentes próprias dos modelos de gestão participativa que, por norma, deveriam guiar a administração da cidade.

Atualmente o Recife passa pela revisão do seu Plano Diretor, um momento oportuno para o exercício da tentativa de obter uma cidade mais democrática e justa para a sua população. Ao frequentarmos e participarmos das reuniões realizadas pelo poder municipal ao longo dos últimos meses com foco na atualização desta lei, observamos, contudo, a existência de uma preponderância do setor imobiliário na decisão do futuro de determinadas áreas da cidade, sendo o bairro da Encruzilhada uma dessas localidades, relegando para um segundo plano os interesses coletivos.

Ademais, ao refletir sobre locais onde o mercado imobiliário passa a investir de modo a atrair um público de alto poder aquisitivo, bairros geralmente dotados de uma boa infraestrutura e áreas verdes, em suma, localidades julgadas como ideais para se viver, surge com evidência aspectos questionáveis de grande parte de seus elementos. No caso do Recife, por exemplo, especificamente no bairro da Encruzilhada que, no momento da escrita desta dissertação passa por um processo de valorização imobiliária e de verticalização de suas tipologias habitacionais, cada vez mais vêm sendo adotados elementos considerados por arquitetos e urbanistas que não colaboram para harmonia e qualidade de vida no espaço urbano.

Segundo Lacerda et. al (2018), a reflexão sobre as diferentes conformações percebidas no espaço urbano é de fundamental importância para saber que estas configurações são formadas pela articulação entre vias públicas – que dão suporte não apenas aos carros, mas aos pedestres e aos ciclistas – e o tipo de ocupação dos terrenos que as margeiam, ou seja, os espaços privados. Lamenta-se que na capital pernambucana, as legislações direcionadas ao planejamento urbano produzidas ao longo das décadas do século XX e XXI, estimularam a criação de verdadeiros paredões, que separam espaços públicos e privados, o que tornou boa parte das vias da cidade desumanizadas e inóspitas.

Um exercício de projeção do bairro da Encruzilhada e sua centralidade secundária em um futuro breve, antecipa, lamentavelmente a inospitalidade quanto à qualidade do espaço urbano. O processo acelerado de especulação imobiliária com a crescente verticalização e a criação de barreiras visuais entre o espaço público e privado na localidade, bem como em seu entorno, vêm para fragmentar cada vez mais os bairros. São poucas as intervenções que criam costuras entre as localidades, antes ao contrário marcam mais rupturas. As torres verticais, muitas delas já sendo construídas perto do mercado público, ou seja, na própria centralidade, desestimulam cada vez mais a permanência de indivíduos no espaço urbano e a passagem de

transeuntes pelas ruas. Assim, a dinâmica da transformação de ocupação do solo, que a cada dia é mais intensa, pode rebater diretamente no equipamento. Nesta perspectiva, a essência da centralidade como um lugar de atratividade que cria uma vitalidade pode se esvaír.

A análise da relação mercado e cidade e principalmente mercado e bairro foi de fundamental importância no que diz respeito à compreensão das atuais alterações identificadas no equipamento. Neste sentido, ao pensarmos no mercado na atualidade, percebemos que este desenvolve diferentes papéis, muito distintos dos encontrados nas décadas anteriores. Sua essência enquanto lugar do encontro e da troca permanece, contudo, a cada dia, o mercado tem se adaptado no intuito de inserir aspectos coerentes com as urgências da sociedade dos dias de hoje.

No contexto urbano local, identifica-se que o seu papel, enquanto lugar fundamental de abastecimento, não é mais o mesmo se comparado às suas primeiras décadas. As mercearias e os hortifrutigranjeiros são praticamente inexistentes no lugar. Hoje, visualizamos muito mais pessoas, sendo elas antigos ou novos moradores do bairro e entorno, utilizando o mercado como um lugar secundário de compras e de prestação de serviços. Principalmente os antigos consumidores vão às compras no intuito de adquirir algo unicamente encontrado no mercado (um tipo de peixe específico, por exemplo), ou pelo simples fato de manter relações de amizade com antigos permissionários. Para os novos moradores, principalmente os da Encruzilhada, como já foi dito, o equipamento ainda é um ponto de descobertas. O fato de a edificação se tornar um lugar de compras secundário, não diminui sua importância para a região. O movimento de pessoas é constante em diferentes horários do dia.

Nos últimos anos, o seu papel enquanto lugar de oferta de espaços de alimentação se destaca. Este é um dos aspectos que mais chama à atenção no interior da edificação. Três praças de alimentação com características variadas atraem pessoas com perfis distintos, trabalhadores locais (de pedreiros a advogados), antigos e novos moradores das redondezas e até a população residente de outros bairros costuma frequentar o mercado com a finalidade de desfrutar dos espaços gastronômicos.

O seu papel enquanto um dos principais lugares integrantes da identidade e história do local também é importante. O Mercado da Encruzilhada está localizado no coração do bairro e presenciou a sua expansão, o seu desenvolvimento e as ações desempenhadas pelos atores sociais que tangem a transformação do local. É muito possível que antigos moradores não consigam imaginar o bairro sem o seu veterano equipamento. Sendo ele um elemento histórico do bairro, ao imaginarmos a sua congregação com os demais equipamentos de mesma tipologia

do Recife, percebemos que ele se integra como um elemento histórico da cidade. Por isto, o seu papel identitário ultrapassa os limites do bairro.

Na contextualização, que perpassa as divisas do bairro, o papel do Mercado da Encruzilhada em relação ao Recife se constatou por novas dinâmicas de transformação ao longo das décadas. Nesta pesquisa foi possível verificar que parte da população recifense e até de outros municípios frequentava o equipamento desde a sua inauguração. Contudo, acredita-se que o mercado era considerado um ponto de compras complementar para estes usuários. Neste sentido, ao compararmos o papel do mercado para a cidade e sua população nas primeiras décadas de funcionamento e o papel dele no século XXI, percebe-se que na atualidade houve um acréscimo de sua importância.

Após as transformações, com permanências relevantes, o Mercado da Encruzilhada se oferece como um equipamento útil e necessário a uma cidade fragmentada. Este é um dos seus papéis mais importantes hoje no Recife. A estrutura em escala urbana e local que ele ajuda a compor apoia dinâmicas na cidade que reconhecem e reforçam sua centralidade (ainda que secundária), para além dos cruzamentos de vias e caminhos, a natureza das atividades e as atratividades que possui (e vêm sendo ampliadas) o colocam como uma oportunidade para ativar e animar ainda mais os espaços urbanos com que ele se articula. Dentre essas dinâmicas, a de apoiar o convívio e as trocas entre os cidadãos está entre as mais importantes. Isso vale para o que se refere à integração entre espaços públicos e privados, a qual pode servir de inspiração e orientar a organização dos espaços de vias públicas, logradouros, passeios, para que se voltem a essa centralidade segundo um modelo mais integrativo e urbano.

Na atualidade, e a partir da política de refuncionalização, decerto que o Mercado da Encruzilhada se constituiu como uma nova opção de espaço público de lazer na cidade. Nesta perspectiva, a diversificação de seus usos possibilitou a atração de novos usuários para o lugar. É como se houvesse uma ampliação de novas ofertas e demandas de consumo dos mercados que contemplam uma gama maior de frequentadores de forma intergeracional. Moradores de diferentes perfis do Recife (isto inclui também os próprios habitantes do bairro e adjacências), assim como de outros municípios, desejam experienciar o encontro e a troca, característica do lugar, de maneira renovada. Para os novos frequentadores, muitas vezes, a possibilidade de passar por vivências incomuns, com apelos sensoriais diferentes tem tanta importância quanto a motivação primária que o leva ao mercado (sejam elas compras, usufruto de algum restaurante etc.).

Ao longo da pesquisa, com o devido aprofundamento por meio da coleta e da análise de dados dos pronunciamentos dos representantes da administração pública, pode-se desvelar, que

o objetivo principal da Prefeitura talvez seja o de impor uma grande reforma em seu interior com foco na sua refuncionalização uma vez que as principais ações realizadas no equipamento são direcionadas para este ideal. Assim, percebemos que as atuais medidas presentes no Mercado da Encruzilhada são compatíveis com o que observamos em diferentes equipamentos de mesma tipologia mundo afora, a de atrair uma demanda antes não compatível com o perfil do mercado.

Exemplos de países onde muitos de seus mercados públicos passam por transformações substanciais não faltam. Localidades como a Espanha, o Chile, Portugal com algumas de suas principais cidades, Lisboa e Porto, inseridas nesse contexto evidenciam essa lógica. Ademais, nos pronunciamentos dos representantes da CSURB estes países são tomados como paradigmas a serem seguidos. Em visitas a alguns países e seus mercados públicos, notamos a sobreposição de novos aspectos que vão desde o seu público, passam pela variação dos preços, pela mudança de produtos e na renovação dos permissionários. O que nos chama a atenção nos mercados observados é a existência de certas regras que devem ser seguidas para que estes equipamentos sejam aceitos pelos novos públicos consumidores.

A eliminação de aspectos considerados malvistas ou sujos e a adaptação de seus ambientes internos a espaços tais como praças de alimentação, como as encontradas nos *shopping centers*, contribuem para o apagamento de suas particularidades e são algumas das características impostas a estes equipamentos para a sua entrada no rol dos mercados públicos reconhecidos internacionalmente. Nesta direção, observamos cada vez mais uma padronização de seus atributos e se não fosse por suas características arquitetônicas e o pouco das comidas típicas oferecidas em seus boxes, poderíamos admitir a sua localização em qualquer lugar do mundo.

O Mercado da Encruzilhada segue este rumo. Ao imaginarmos futuramente o mercado estudado completamente modificado, pensamos nos reflexos sobre os antigos promotores de suas dinâmicas. Para onde irão estas pessoas? E ao longo da pesquisa averiguamos que o processo para se chegar no objetivo final que é a de sua aceitação por um público mais abrangente, passa por momentos delicados. Certas medidas têm sido estabelecidas sem diálogo com os participantes da rotina do mercado como é o caso do projeto de implementação do sistema de Zona Azul e a falta de necessidade, segundo alguns dos permissionários, de reforma nos banheiros. Outras parecem ser pouco estudadas e planejadas como é o caso do fechamento das atividades de um novo box gastronômico (a padaria) em menos de dois anos de funcionamento.

Na encruzilhada em que o mercado se encontra, o nosso desejo é o de que suas transformações devam ser conduzidas de maneira harmonizada, na tentativa de um encontro entre as distintas determinações dos novos públicos e as solicitações dos antigos participantes do lugar. A elaboração de estratégias no sentido de estimular a integração entre os diferentes agentes que utilizam o mercado devem ser estabelecidas. Até mesmo a atual setorização dos espaços de acordo com as especialidades e perfis de cada negócio contribui para uma segregação. Uma melhor maneira de solucionar a localização dos boxes, integrando, serviços e públicos diversificados poderia contribuir para uma maior integração entre seus usuários.

Ao contrário de equipamentos comerciais que impregnam os espaços urbanos contemporâneos, como super e hipermercados, que segregam seus públicos e inibem as relações sociais, mercados como o da Encruzilhada têm a possibilidade de aproximar seus consumidores e de propiciar o encontro entre pessoas de realidades socioeconômicas diferentes. Nesta perspectiva, potencializar a diversidade de comércio e serviços que atraiam públicos diferentes – mesmo aqueles estabelecimentos com apelo à sofisticação – seria importante para a impulsão de um lugar na cidade que promova o encontro e a troca de maneira democrática. Em um momento histórico em que a sociedade aparenta estar cindida em grupos divergentes, polarizados, ensimesmados com suas ideias, os quais encontram poucos pontos e espaços de diálogo, lugares de celebração entre amigos e de conversas entre pessoas desconhecidas, nos quais a troca não seja apenas comercial mas também de afetuosidade, têm na permanência e na existência de espaços como o Mercado da Encruzilhada um exemplo que nos alimenta de esperança.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, Pedro. A cidade COM-FUSA: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. *Revista Brasileira de Estudos urbanos e regionais (RBEUR)*, V. 9, nº 2, novembro de 2007.
- ARANTES, Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal. In: ARANTES, Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. (Org.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.
- BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1994.
- BASSOLS, Manuel Guardia; BAÑALES, José Luis Oyón. Los mercados públicos em la ciudad contemporânea: el caso de Barcelona. *Biblio 3W. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*. V. 12, nº 744, agosto de 2007.
- BURNETT, Annahid. Vozes da Sulanca: a história oral sobre a instituição da feira da Sulanca no agreste de Pernambuco. *Revista Oralidades*, São Paulo, nº12, p. 44-65, 2013.
- CALABI, Donattela. *História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares*. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- CALDEIRA, Tereza Pires do Rio. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *Novos Estudos CEBRAP*, nº 47, p. 155-176, 1997.
- CASCUDO, Luiz da Câmara Cascudo. *Dicionário do folclore brasileiro*. São Paulo: Global, 2001.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2014.
- CLAVAL, Paul. Réflexions sur la centralité. *Cahiers de géographie du Québec*. V. 44, nº 123, 2000.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática, 1989.
- COSTA, Sataël de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manoela Gimmler. *Fundamentos de morfologia urbana*. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.
- FERREIRA, João Sette Whitaker. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. In: Simpósio Interfaces das Representações Urbanas em Tempos de Globalização, v.1., 2005, Bauru. *Anais...Bauru*, 2005. p. 1- 20.
- FIGUEIRAS, Beatriz Silva Castro. *Do mercado popular ao espaço de vitalidade: o Mercado Central de Belo Horizonte*. Dissertação (Mestrado em planejamento urbano e regional). Rio de Janeiro: UFRJ, 2006.
- FREYRE, Gilberto. *Guia prático, histórico e sentimental da cidade do Recife*. São Paulo: Global, 2007.

- GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- GOITIA, Fernando Chueca. *Breve história do urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.
- GOMES, Edvânia Torres Aguiar. *Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2007.
- GORSKI, Joel. *Reciclagem de uso e preservação arquitetônica*. Dissertação (Mestrado em arquitetura e urbanismo). Porto Alegre: UFRGS, 2003.
- HALLEY, Bruno Maia. De Belém à Encruzilhada: o bairro recifense e sua identidade no coração do lugar. *Revista Eletrônica Geoaraguaia*, Barra do Garças, n. Edição Especial, p. 128 - 146, setembro de 2013.
- HAUG, Wolfgang Fritz. *Crítica da estética da mercadoria*. São Paulo: Editora da UNESP, 1997.
- HENRIQUES, Mariana Marques. *Os mercados no século XXI: novas perspectivas de apropriação do espaço público*. Dissertação (Mestrado integrado em arquitetura. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa, 2016.
- HORA, Maria Lúcia Falconi da. A (re)produção do espaço urbano e a lógica dos agentes produtores. *Formação (online)*. São Paulo, Vol. 1, nº5, p. 31-43, 1998.
- HOUAISS, Antônio. *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2001.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2009.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2003.
- LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 1993.
- LACERDA, Norma; ARAÚJO, Luiz Helvécio de Santiago; ALVES, Paulo Reynaldo Maia; CUNHA, Francisco. *Lei dos 12 Bairros: contribuição para o debate sobre a produção do espaço urbano no Recife*. Recife: Cepe, 2018.
- LEAL, Suely. *Fetice da participação popular: novas práticas de planejamento, gestão e governança democrática no Recife- Brasil*. Recife: Cepe, 2003.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Nebli, 2016.
- LINS, Marcelo. *Mercados do Recife*. Recife: Marcelo Lins, 2007.
- LOUREIRO, Cláudia; AMORIM, Luiz. Diz-me teu nome, tua altura onde moras e te direi quem és: estratégias de marketing e a criação da casa ideal. *Arquitextos*, São Paulo, ano 05, nº 058.06, Vitruvius, 2005.

- MARICATO, Ermínia. O Estatuto da Cidade periférica. In: CARVALHO, Celso Santos; ROSSBACH, Anacláudia (Org.) *O Estatuto da Cidade comentado*. São Paulo: Ministério das Cidades: Aliança das Cidades, 2010.
- MARQUES, Eduardo. Estado, atores políticos e Governança. In: FERNANDES, Ana Cristina; LACERDA, Norma; PONTUAL, Virgínia. (Org.). *Desenvolvimento, planejamento e governança: expressões do debate contemporâneo*. Rio de Janeiro: Letra Capital: ANPUR, 2015.
- MEDINA, Luciano. *A reinvenção da quadra: o Plano de Quadra como alternativa de controle e desenho urbano para o Recife*. (Doutorado em Planejamento Urbano). Recife: UFPE, 2017.
- MOTA, Alves da. *No tempo do bonde elétrico: história sócio- pitoresca dos antigos bondes do Recife*. Recife, CELPE, 1985.
- MUNFORD, Lewis. *A cultura das cidades*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1961.
- MUNFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- NASCIMENTO, José Manuel Domingues do. *Inventário dos feitos modernizantes na cidade do Recife (1969-1975): sobre as mediações históricas e literárias entre a história recente do Recife e o romance A rainha do Cárcere da Grécia, de Osman Lins*. Tese (Doutorado em história). Recife: UFPE 2004.
- NASLAVKY, Guilah. *O estudo do Protorracionalismo no Recife*. TCC (Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Recife: UFPE, 1992.
- NÓBREGA, Pedro Ricardo da Cunha. Acessibilidade urbana em um dos principais eixos viários da cidade do Recife- PE, a Avenida Governador Miguel Arraes de Alencar (Avenida Norte). *Revista Geonordeste*, Sergipe, n° 1, p. 63-81, 2013.
- OLIVEIRA, João Maria de; ARAÚJO, Bruno César de; SLVA, Leandro Valério. *Panorama da economia criativa no Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA, 2013.
- PANERAI, Philipe. *Análise Urbana*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.
- PEDROSA, Tales de Lima. Tramways: modernidade e resistência. *Revista rural e urbano*. Vol. I, n° 01, 2016.
- PEREIRA, Renata Baesso. Tipologia arquitetônica e morfologia urbana: uma abordagem histórica de conceitos e métodos. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n° 146.04, Vitruvius, 2012.
- PONTUAL, Virgínia. O urbanismo no Recife: entre ideias e representações. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n° 2, p. 89-108, 1999.

- PINTAUDI, Silvana Maria. Os mercados públicos: metamorfoses de um espaço na história urbana. Scripta nova, *Revista Eletrônica de Geografia y Ciências Sociales*. Universidad de Barcelona, Vol. X, nº 218 (81), ago. 2006.
- RENNÓ, Raquel. *Do mármore ao vidro: mercados públicos e supermercados, curva e reta sobre a cidade*. São Paulo: Annablume, 2006.
- REYNALDO, Amélia. *As catedrais continuam brancas: planos e projetos do século XX para o centro do Recife*. Recife: Cepe, 2017.
- REZENDE, Antônio Paulo. *O Recife: histórias de uma cidade*. Recife: Fundação de cultura cidade do Recife, 2002.
- RODRIGUES, Marli. *Supermercados: 40 anos de Brasil*. São Paulo: ABRAS, 1993.
- ROLIM, Ana Luísa Oliveira. *A modernidade nos subúrbios do Recife ou de como surge o edifício suburbano moderno: o caso de Casa Amarela, Afogados e Encruzilhada*. Dissertação (Mestrado em desenvolvimento urbano). Recife: UFPE, 1999.
- ROLNIK, Raquel. Política urbana no Brasil: esperança em meio ao caos? *Revista da ANTP*, Vol. 25, p. 3º, 2003.
- ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- SETTE, Mário. *Maxambombas e maracatus*. Recife: Fundação de cultura cidade do Recife, 1981.
- SILVA, Cristiane Rocha; GOBBI, Beatriz Christo; SIMÃO, Ana Adalgisa. O uso da análise de conteúdo como uma ferramenta para a pesquisa qualitativa: descrição e aplicação do método. *Revista Organizações rurais e agroindustriais*, Vol. 7, nº 1, 2005.
- SILVA, Diego Vernille da. *Mercados públicos em São Paulo: arquitetura, inserção urbana e contemporaneidade*. (Mestrado em planejamento urbano). São Paulo: FAUUSP, 2017.
- SIMAS, Luiz Antônio. Encruzilhada. *O dia*, Rio de Janeiro, 15 de março de 2015. Disponível em: <http://hisbrasileiras.blogspot.com/2015/03/encruzilhadas.html>. Acesso em: 26. 06.2019.
- SMITH, Melanie. *Issues in cultural turism studies*. Nova Iorque: Routledge, 2003.
- SPOSITO, Maria da Encarnação Beltrão. Estruturação urbana e centralidade. In: Encuentro de Geografos de América Latina, 3., 1991, Toluca. *Anais...* Toluca, 1991. p. 44-55.
- VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. (Org.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

VARGAS, Heliana Comin. *Espaço terciário: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio*. São Paulo: SENAC, 2001.

VARGAS, Heliana Comin. As motivações do consumidor definindo o tempo e o espaço das atividades de comércio e serviços. In: V colóquio internacional sobre comércio e cidade: uma relação de origem, v.5., 2016, São Paulo. *Anais do V CINCCI*. São Paulo: FAUUSP – LABCOM, 2016. p. 1-13.

VIEIRA, Ana Alice de Oliveira. *Os mercados públicos municipais de São Paulo- SP: as transformações nos espaços de comércio e consumo*. Dissertação (Mestrado em geografia. São Paulo: UNESP, 2004.

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA CARGOS SUPERIORES DA CSURB

1. De onde surgiu a ideia de transformar o Mercado da Encruzilhada em um lugar de oferta diversificada (cultura e lazer)?
2. Essa oferta se estende para outros mercados do Recife? Se sim quais?
3. Você se inspirou em algum mercado de fora para a renovação do Mercado da Encruzilhada e dos outros mercados?
4. A reforma do Mercado da Encruzilhada está inserida em um projeto maior onde se estende para uma renovação do bairro?
5. Em relação à Encruzilhada, o que você tem a dizer sobre o processo de especulação imobiliária que está acontecendo?
6. Quais são as dificuldades e potencialidades que você tem identificado para fazer a renovação do Mercado da Encruzilhada?
7. Como funciona o processo de ocupação dos espaços do mercado que estão sendo reformados?
8. O que você tem idealizado e o que você conseguiu realizar?
9. Se fosse dado orçamento suficiente para a reforma dos mercados, que reformas você faria?
10. De onde você tem obtido mais apoio dentro do mercado?
11. Como tem sido o processo de participação dos permissionários diante do processo de mudança do mercado?
12. As feiras ajudam ou atrapalham?
13. Se você fosse apontar cenários desejáveis para os mercados do Recife, em especial o da Encruzilhada, quais cenários você apontaria?
14. Qual a expectativa que você tem para o Mercado da Encruzilhada?

APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA A ADMINISTRADORA DO MERCADO

1. Desde quando você trabalha na CSURB? E na administração do Mercado da Encruzilhada?
2. Em relação ao funcionamento do mercado:
 - 2.1 Qual o seu horário de funcionamento?
 - 2.2 Como funciona a carga e descarga? Que horários e dias da semana? De onde vêm as mercadorias?
 - 2.3 Como funciona a coleta de lixo? Quem coleta? Que dias e horários da semana? Para onde vai este lixo?
 - 2.4 Como funciona a segurança externa e interna do mercado?
 - 2.5 Como funciona a fiscalização dos boxes?
 - 2.6 Como funciona a limpeza e manutenção dos boxes e das áreas comuns como os banheiros?
3. Qual o custo mensal da manutenção do equipamento?
4. A CSURB emite algum registro ou permissão para os comerciantes atuarem no mercado? Se sim, como é realizado?
5. Quanto os permissionários pagam pela permissão de uso do box? Pagam alguma taxa além desta permissão?
6. Quais faixas etárias de permissionários são encontradas no mercado da encruzilhada? Você indicaria alguns para participarem de uma entrevista?
7. Qual é o perfil do consumidor que frequenta o mercado? Você acha que este perfil mudou nos últimos 18 anos?
8. Em relação ao mercado de uma forma geral, você acha que houve mudanças nos últimos 18 anos?

APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA PARA OS PERMISSIONÁRIOS DO MERCADO

1. Sexo:
2. Idade:
3. Naturalidade:
4. Onde mora:
5. Você conhece alguma instituição que representa os permissionários?
6. Há quanto tempo tem permissão para utilizar o box?
7. Quanto paga pelo aluguel do box?
8. Tipo de mercadoria que vende / tipo de serviço que presta:
9. Qual a origem dos produtos comercializados por você?
10. Você sempre comercializou este tipo de mercadoria no mercado? Se não, o que comercializava antes?
11. Você sempre prestou este tipo de serviço no mercado? Se não, que tipo de serviço prestava antes?
12. O tipo de negócio com que você trabalha se expandiu ou se encolheu dentro do mercado?
13. Sua família trabalha com você? Se sim, qual a perspectiva dos herdeiros darem continuidade ao negócio?
12. Você atende algum perfil de clientela específico? Como eles chegam ao mercado?
13. O que você acha dessa nova fase de requalificação do mercado?
14. Como você vê o bairro da Encruzilhada nos últimos anos através de sua clientela. Você acha que o perfil da sua clientela mudou? Você acha que sua clientela aumentou ou diminuiu?
15. Como você vê o mercado daqui a dez anos?
16. Para você, o que significa o Mercado da Encruzilhada?

APÊNDICE D - FORMULÁRIO PARA OS FREQUENTADORES DO MERCADO DA ENCRUZILHADA

1. SEXO:

☐ F ☐ M

2. FAIXA ETÁRIA:

☐ até 20 anos ☐ de 20 a 30

☐ de 30 a 40 ☐ de 40 a 50

☐ acima de 50

3. FAIXA DE RENDA:

☐ até um salário mínimo

☐ de um a dois salários mínimos

☐ de dois a três salários mínimos

☐ de três a cinco salários mínimos

☐ Acima de cinco salários mínimos

4. BAIRRO OU LOCALIDADE DE RESIDÊNCIA:

5. VOCÊ VEIO POR MEIO DE QUE TIPO DE TRANSPORTE?

☐ a pé ☐ de ônibus ☐ de carro

☐ de bicicleta ☐ de moto

☐ Outros _____

6. O QUE FEZ VOCÊ VIR AO MERCADO?

☐ compras ☐ serviços ☐ lazer

☐ trabalho

7. VOCÊ FREQUENTA O MERCADO A QUANTO TEMPO?

☐ primeira vez ☐ há um ano

☐ há dois anos ☐ há mais de dois anos

8. COM QUE FREQUÊNCIA VOCÊ VISITA O MERCADO

☐ diariamente

☐ mais de uma vez na semana

☐ uma vez na semana

☐ quinzenalmente

☐ ao menos uma vez ao mês

☐ uma vez a cada dois meses

☐ uma vez por semestre

☐ uma vez ao ano

☐ raramente

9. VOCÊ PERCEBE MUDANÇAS NO MERCADO? MUDANÇAS PARA MELHOR OU PARA PIOR? QUE TIPO DE MUDANÇAS?

☐ sim ☐ não /// ☐ para melhor ☐ para pior

10. COMO VOCÊ VÊ O MERCADO DAQUI A DEZ ANOS?

11. PARA VOCÊ, O QUE SIGNIFICA O MERCADO DA ENCRUZILHADA?

APÊNDICE E - TABELAS

Tabela 1 - Perfil dos permissionários entrevistados

	Tempo de atuação	Atividade realizada	Local de moradia
permissionário 1	63 anos (contando com os anos que trabalhou com a família)	antiga: mercearia e rações atual: ferragens	bairro do entorno da Encruzilhada
permissionário 2	31 anos	antiga: cereais e estiva atual: rações	localidade secundária ⁹¹
permissionário 3	50 anos (contando com os anos que trabalhou com a família)	atual: flores e artigos para umbanda	localidade secundária
permissionário 4	23 anos	antiga: aviamentos e confecção atual: tecido e aviamentos	bairro do entorno da Encruzilhada
permissionário 5	40 anos (contando com os anos que trabalhou com a família)	antiga: artesanato atual: conserto, amolação	localidade secundária
permissionário 6	38 (contando com os anos que trabalhou com a família)	atual: alimentícia (bar)	bairro do entorno da Encruzilhada
permissionário 7	30 anos (contando com os anos que trabalhou com a família)	atual: hortifrúti	localidade secundária
permissionário 8	um ano e seis meses	atual: alimentícia (bar)	localidade secundária
permissionário 9	dois anos e seis meses	atual: artigos e conserto de bicicletas	localidade secundária

Fonte: elaborado pela autora, 2019.

⁹¹ Chamamos aqui de “localidade secundária” todos os bairros que não fazem parte do entorno da Encruzilhada.

Tabela 2 - Dias e horários da aplicação dos formulários

Dia da aplicação	Horário da aplicação	Quantidade de formulários aplicados	Número de passantes pela entrada principal do mercado
sábado (06.04)	das 13:30 às 15:30	51 formulários	195 pessoas
segunda (08.04)	das 10:00 às 11:00	30 formulários	148 pessoas
terça (09.04)	das 11:15 às 12:37	48 formulários	159 pessoas
quarta (10.04)	das 8:45 às 10:20	50 formulários	90 pessoas
quinta (11.04)	das 14:15 às 15:30	30 formulários	106 pessoas

Fonte: elaborado pela autora, 2019.

Tabela 3 - Mercados públicos e privados do Recife

Nome do mercado	Ano de inauguração
Mercado de São José	1823
Mercado da Boa Vista	1875
Mercado da Madalena	1925
Mercado de Casa Amarela	1930
Mercado de Santo Amaro	1933
Mercado de Afogados	1934
Mercado do Cordeiro	1937
Mercado da Encruzilhada	1950 (primeiro mercado- 1920)
Mercado de Água Fria	1954
Mercado das Frutas	1970
Mercado de Nova Descoberta	1973
Mercado de Boa Viagem	Década de 1970
Mercado do Pina	1983
Mercado dos Coelho	1985
Mercado da Torre	2019

Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife⁹², 2019, (editado pela autora).

⁹² Retirado de: <http://www2.recife.pe.gov.br/servico/mercados-0>. Acesso em: 05.12.2018.