



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HOTELARIA E TURISMO - PPHTUR

ANA CARINA CALIXTO DE SOUZA

“PORTO NOVO RECIFE” PARA QUEM?
Um estudo acerca da refuncionalização turística de uma área portuária sob uma
perspectiva discursiva

Recife
2019

ANA CARINA CALIXTO DE SOUZA

“PORTO NOVO RECIFE” PARA QUEM?

Um estudo acerca da refuncionalização turística de uma área portuária sob uma perspectiva discursiva

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Hotelaria e Turismo da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para obtenção do título de Mestre em Hotelaria e Turismo. Área de concentração: Hotelaria e Turismo

Orientador: Prof. Dr. José Roberto Ferreira Guerra

Recife
2019

Catálogo na Fonte
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

S729 p Souza, Ana Carina Calixto de
“Porto Novo Recife” para quem? : um estudo acerca da
refuncionalização turística de uma área portuária sob uma perspectiva
discursiva / Ana Carina Calixto de Souza. - 2019.
174 folhas: il. 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. José Roberto Ferreira Guerra.
Dissertação (Mestrado em Hotelaria e Turismo) – Universidade Federal
de Pernambuco, CCSA, 2019.
Inclui referências e apêndices.

1. Refuncionalização turística. 2. Porto Novo Recife. 3. Recife antigo.
I. Guerra, José Roberto Ferreira (Orientador). II. Título.

338.4791 CDD (22. ed.) UFPE (CSA 2019 – 104)

ANA CARINA CALIXTO DE SOUZA

“PORTO NOVO RECIFE” PARA QUEM?
Um estudo acerca da refuncionalização turística de uma área portuária sob uma perspectiva discursiva

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Hotelaria e Turismo da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito para obtenção do título de Mestre em Hotelaria e Turismo.

Aprovada em: 31/07/2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Roberto Ferreira Guerra (orientador)
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

Prof^a Dr^a. Vanice Santiago Fragoso Selva (examinador interno)
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

Prof. Dr. Sérgio Carvalho Benício de Mello (examinador externo)
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

À minha mãe Eucilene Tavares de Souza, que com todas as dificuldades e angústias me faz ter fé e coragem na vida.

AGRADECIMENTOS

Esse é o começo do fim! E como não poderia deixar de ser, aqui vai uma breve menção aos que contribuíram para essa caminhada.

Ao professor Roberto Guerra, companheiro de discussões, umas das pessoas mais inteligentes que já conheci. Expert da arte do ensino e da colagem, que com generosidade e humildade contribuiu para meu trabalho e formação. Obrigada por expandir meus horizontes.

À minha irmã Carol, mulher que eu admiro e que sempre acreditou no meu potencial. Eu te amo!

À vovó Santa, que apesar de não entender muito bem o que é um mestrado ajudou do seu jeito.

Ao meu padrasto Mário, por quem tenho respeito e gratidão e que foi fundamental no meu suporte educacional.

Ao meu companheiro de vida, Geraldo, por toda paciência e amor. Sem você eu não teria conseguido. Obrigada por ser meu porto!

Ao querido grupo de amigos “Meu C..” com quem compartilhei alegrias e tristezas. Camila, Denise, Gustavo, Larissa, Marcela e Pollyana, com vocês tudo foi mais divertido.

Aos meus amigos, pelo incentivo, acolhimento e energias positivas para que eu finalizasse essa etapa. Agradeço especialmente a Alessandra Queiroz e ao meu querido amigo e professor Guilherme Alves, que me empurraram como ninguém na reta final. Serei eternamente grata.

Aos professores membros da banca examinadora: Vanice Selva, Simone Almeida e Sérgio Benício pelo suporte e considerações feitas ao projeto e à dissertação.

Aos que gentilmente me concederam as entrevistas. Obrigada pela disponibilidade em fornecer os dados essenciais para esse estudo.

Aos professores do PPHTUR pela dedicação e coragem de tocar esse curso.

A Capes pelo suporte financeiro concedido.

E a mim mesma, por ter conseguido manter a sanidade mental.

RESUMO

O presente trabalho busca compreender de que forma o projeto de refuncionalização do Porto Novo Recife contribuiu com o desenvolvimento e/ou alavancagem da atividade turística no espaço portuário da cidade do Recife. Partindo do pressuposto da inter e multidisciplinaridade do Turismo, buscou-se criar um diálogo com alguns assuntos e disciplinas fora da área do turismo que são esclarecedores para embasar e explicar os efeitos de projetos que ocorrem em espaços portuários urbanos degradados. Para tanto, são apresentadas, inicialmente, discussões sobre o turismo urbano na contemporaneidade, focando nos interesses, práticas e implicações desse segmento. Em seguida são feitas aproximações da temática Grandes Projetos Urbanos (GPUs) com a atividade turística, apresentando experiências em diferentes cidades. Por fim, são realizadas discussões sobre os processos da Refuncionalização Turística urbana, em especial no tocante às frentes d'água (*waterfront*) de áreas portuárias. A partir da análise empírica do tema na cidade do Recife, a pesquisa, de caráter qualitativa descritiva e explicativa, está ancorada em uma epistemologia interpretativista. Para o alcance do objetivo proposto foram coletados dados primários e secundários como forma de construir os *corpora* do estudo. Os dados primários foram obtidos por meio de entrevistas semiestruturadas com atores relacionados, direta ou indiretamente à área não operacional do Porto do Recife, e com a observação direta das práticas sociais que se desdobram em seu entorno. Os dados secundários incluem documentos oficiais, matérias jornalísticas, fotografias e vídeos sobre o projeto para compreender os processos que permeiam as transformações que ocorreram nessa área. Como suporte analítico adotou-se a análise do discurso de matriz francesa, buscando desvelar sob uma perspectiva crítica os efeitos da refuncionalização turística no que concerne às imagens, transformações físicas e socioeconômicas. Como resultado da pesquisa, foi possível identificar, por meio da análise dos dados, que a refuncionalização turística do projeto Porto Novo Recife contribuiu pontualmente para as atividades de lazer e turismo no espaço portuário, não alcançando o desenvolvimento e alavancagem que se esperava.

Palavras- chave: Refuncionalização turística. Porto Novo Recife. Discurso. Recife Antigo.

ABSTRACT

The present work will seek to understand how the refunctionalization project of Porto Novo Recife contributes to the development and / or leverage of tourism activity in the port area of the city of Recife. Based on the assumption of the inter and multidisciplinary nature of tourism, it is sought to create a dialogue with some subjects and disciplines outside the area that are enlightening in order to support and explain the effects of projects that occur in degraded urban port areas. In order to do so, we will initially present discussions on urban tourism in the contemporary world, focusing on the interests, practices and implications of this segment. Afterwards, some approximations will be made to the theme of Big Urban Projects (GPU) with the touristic activity, presenting experiences in different cities. Finally, discussions will be held on the processes of urban tourism refunctionalization, especially on the waterfronts of port areas. From the empirical analysis of the theme in the city of Recife, the research, with descriptive and explanatory qualitative character, is anchored in an interpretative epistemology. To reach the proposed objective, primary and secondary data were collected as a way of constructing the study corpora. The primary data were obtained through semi-structured interviews with actors related, directly or indirectly to the non-operational area of the Port of Recife, and with the direct observation of the social practices that unfold in their surroundings. Secondary data include official documents, journalistic materials, photographs and videos of the project to understand the processes that permeate the transformations that occurred in this area. As an analytical support the Discourse Analysis of French matrix was adopted, seeking to unveil from a critical perspective the effects of the tourist refunctionalization in what concerns the images, physical transformations and socioeconomic. As a result of the research, it was possible to identify, through data analysis, that the tourism refunctionalization of the Porto Novo Recife project contributed in a timely manner to leisure and tourism activities in the port area, failing to reach the development and leverage that was expected.

Keywords: Touristic Refunctionalization. Porto Novo Recife. Discourse. Recife Antigo.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Aspectos da interface entre GPU e turismo	26
Quadro 1 –	Impactos positivos e negativos da refuncionalização turística	35
Quadro 2 –	Conceitos envolvendo transformações urbanas	37
Quadro 3 –	Transformações das atividades portuárias e relação porto-cidade	39
Figura 2 –	Planta do Complexo Turístico e Cultural Estação das Docas	42
Figura 3 –	Estação das Docas-PA	43
Figura 4 –	Estação das Docas-PA	43
Figura 5 –	Área de intervenção do Porto Maravilha	45
Figura 6 –	Vista aérea do Porto Maravilha- Museu do Amanhã	46
Figura 7 –	Setores de intervenção do projeto Cais Mauá	47
Figura 8 –	Demolições da reforma urbana no Bairro do Recife em 1910	50
Figura 9 –	Mapa de Preservação histórica e cultural do Recife Antigo	51
Quadro 4 –	Planos e projetos nas transformações do Recife Antigo	55
Figura 10 –	Área de abrangência do projeto PNR	59
Figura 11 –	Equipamentos previstos no PNR pelo NTOU	63
Figura 12 –	Mapa falado contendo os equipamentos atuais do PNR	66
Quadro 5 –	Produções científicas sobre os eixos teóricos	72
Figura 13 –	Categorias de análise dos dados	73
Figura 14 –	Percursos realizados durante a observação <i>in loco</i>	75
Quadro 6 –	Cronograma da observação <i>in loco</i> na área de concentração do PNR	76
Quadro 7 –	Protocolo de entrevista	76
Quadro 8 –	Dados analisados pelos <i>corpora</i> .	77
Figura 15 –	Organograma Teórico-Metodológico	78
Figura 16 –	Área externa do Armazém 14	83
Quadro 9 –	Síntese dos resultados da análise acerca da categoria Imagem	86
Figura 17 –	Estrutura atual e projetada do Armazém 13	87
Figura 18 –	Nível de envolvimento na praça do Marco Zero	89
Figura 19 –	Nível de envolvimento na área dos armazéns	89
Figura 20 –	Estrutura atual e projetada do módulo 1 do Centro Cultural Cais do Sertão	90
Figura 21 –	Estrutura do módulo 2 do Centro Cultural Cais do Sertão	91

Figura 22 –	Comparativo entre o cenário atual e o projeto do Hotel Marina	91
Figura 23 –	Comparativo entre o cenário atual e projetado do Centro de Convenções	92
Quadro 10 –	Síntese dos resultados da análise acerca da categoria Transformações Físicas	93
Figura 24 –	Espaço suprimido no PNR	98
Quadro 11 –	Síntese dos resultados da análise acerca da categoria Transformações Socioeconômicas	98

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AD	Análise do discurso
AD DIPER	Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APL	Arranjo produtivo local
CAPE	Centro de Artesanato de Pernambuco
CAT	Centro de Atendimento ao Turista
CONAB	Companhia Nacional de Abastecimento
EMPETUR	Empresa de Turismo de Pernambuco
FIDEM	Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife
FIFA	Federação Internacional de Futebol
GPUs	Grandes Projetos Urbanos
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
NTOU	Núcleo Técnico de Operações Urbanas
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PCR	Prefeitura da Cidade do Recife
PNR	Porto Novo Recife
PPP	Parceria pública privada
PPSH	Plano de Preservação de Sítios Históricos
PRODETUR/NE	Programa Integrado de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste
REVAP	Revitalização de Áreas Portuárias
RMR	Região Metropolitana do Recife
RT	Refuncionalização Turística
SEPLAG	Secretaria de Planejamento e Gestão
SETUREL	Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer
TIC	Tecnologia, Informação e Comunicação
TU	Turismo Urbano
UNWTO	Organização Mundial de Turismo

SUMÁRIO

1. APONTAMENTOS INICIAIS	14
2. TURISMO URBANO NA CONTEMPORANEIDADE	21
2.1 Turismo e Grandes Projetos Urbanos: algumas aproximações	24
3. MODERNIZAR O PASSADO NA CONTRUÇÃO DO FUTURO: A TRAJETÓRIA DA REFUNCIONALIZAÇÃO TURÍSTICA	28
3.1 Eixos centrais e impactos da refuncionalização turística.....	34
4. REFUNCIONALIZAÇÃO TURÍSTICA EM FRENTE D'ÁGUA PORTUÁRIA: OS CASOS DE CIDADES BRASILEIRAS	38
4.1 Estação das Docas- Belém (PA).....	41
4.2 Porto Maravilha- Rio de Janeiro (RJ).....	44
4.3 Cais Mauá- Porto Alegre (RS).....	46
5. AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RECIFE ANTIGO E SUA RELAÇÃO COM O TURISMO	49
6. UM BREVE MERGULHO NO PORTO DO RECIFE	57
6.1 Porto Novo Recife como âncora turística	58
6.2 Cenário atual dos equipamentos do Porto Novo Recife.....	63
7. TRILHA METODOLÓGICA	68
7.1 Procedimentos técnicos para coleta de dados	71
8. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS E DISCUSSÕES	81
8.1 A imagem do PNR	81
8.2 As transformações físicas do PNR	86
8.3 As transformações socioeconômicas do PNR.....	93
9. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	99
REFERÊNCIAS.....	102
APÊNDICE A - ENTREVISTA COM ARQUITETA E ATIVISTA DO GRUPO “DIREITOS URBANOS”.....	120
APÊNDICE B - ENTREVISTA COM COORDENADORA DE CONTEÚDO E COMUNICAÇÃO DO CENTRO CULTURAL CAIS DO SERTÃO.....	125

APÊNDICE C - ENTREVISTA COM EMPRESÁRIO E REPRESENTANTE DA ASSOCIAÇÃO DOS LOJISTAS DOS ARMAZÉNS DO PORTO.....	129
APÊNDICE D - ENTREVISTA COM ENGENHEIRO DO CONSÓRCIO PORTO NOVO RECIFE.....	136
APÊNDICE E - ENTREVISTA COM PROFESSOR DA UFPE E EX- SECRETÁRIO EXECUTIVO DAS CIDADES DO ESTADO DE PERNAMBUCO.....	143
APÊNDICE F- ENTREVISTA COM ASSESSOR DA PREFEITURA DO RECIFE E EX- DIRETOR DE OPERAÇÕES E ENGENHARIA DO PORTO DO RECIFE	165
APÊNDICE G - ENTREVISTA COM VISITANTE DA CIDADE DE GRAVATÁ-PE	172
APÊNDICE H - ENTREVISTA COM VISITANTE DA CIDADE DO RECIFE	174

1. APONTAMENTOS INICIAIS

As cidades têm passado por transformações sociais, econômicas, políticas, culturais e estruturais no decorrer das últimas décadas, e muito disto ocorre por conta das novas dinâmicas urbanas da contemporaneidade pós-fordista da nossa sociedade. O novo modo de vida provocou processos de modernização de diversos centros históricos, que são carregados de valores simbólicos e com importância na evolução das cidades, levando esses antigos espaços urbano a serem transformados em mercadorias (SÁNCHEZ, 2001). Este processo de mercantilização do espaço tornou-se cada vez mais conveniente para o desenvolvimento (capitalista) das cidades, que passaram a se (re)organizar estrategicamente por meio de uma imagem construída com vistas à ampliar sua inserção no cenário mundial (LIPOVETSKY; SERROY, 2015).

Nota-se que as áreas urbanas estão sendo utilizadas pelos agentes públicos para gerar transformações socioeconômicas, atraindo cada vez mais investimentos em infraestrutura, eventos, abertura de novos negócios e turismo que em grande parte estão pautados pela lógica do espetáculo (LIPOVETSKY; SERROY, 2015; MONIÉ; SILVA, 2015). As cidades passam a se destacar como um lugar de superposição, sendo reproduzida de maneira contínua para satisfazer as necessidades de uma “sociedade eminentemente de consumo” (CANCLINI, 2003; CARLOS, 2001).

De acordo com Sánchez (2001), a atividade turística passou a se destacar no contexto da globalização, devido ao seu potencial econômico e à possibilidade de ser um segmento mobilizador do mercado de consumo das cidades. Dentro do processo de produção capitalista do espaço urbano o turismo aguça o interesse dos planejadores das cidades (ALLIS, 2009), por potencializar a geração de divisas e representar “os remédios favoritos para economias urbanas moribundas” (HARVEY, 1996, p. 59). Essas motivações, embasadas principalmente no retorno econômico e na capacidade de imprimir notoriedade às cidades, se dão pelas diversas possibilidades que o espaço urbano oferece para atrair tanto uma demanda para o turismo de lazer, como de negócios, motivando a exploração de vantagens específicas para a produção de bens e serviços. A fim de atender os anseios e motivações dessa demanda heterogênea, a oferta turística urbana se adapta e a cidade acaba sofrendo mudanças impulsionadas pelo desejo de planejadores públicos e do empresariado local de ganhar visibilidade, transformando o espaço em um lócus de consumo (VARGAS; CASTILHO, 2015).

Essas transformações são compreendidas como parte da construção da cidade turística, que de acordo com Allis (2012) passa pelo processo de mercantilização do patrimônio e pela intensificação de atividades resultantes da centralidade econômica. Questões como essas permitem um diálogo teórico com os estudos da urbanização, uma vez que pesquisas sobre o uso das cidades ensejam diversas oportunidades para a compreensão do campo do turismo na atualidade (FISCHER, 1996; SANTOS, 2014). Neste contexto, Edwards *et al* (2008) inserem o **turismo urbano** como uma entre as várias forças sociais e econômicas envolvendo uma multiplicidade de relações para o crescimento de áreas urbanas.

Embora a atividade turística em seu conjunto complexo de inter-relações utilize as cidades para seu desenvolvimento desde seu surgimento, as pesquisas e produções acadêmicas sobre o tema ganharam espaço apenas na década de 1980 (VANDERMEY, 1984; HALL, 1987; PEARCE, 1987; JANSEN-VERBEKE, 1988). Ashworth (1989) e Ashworth e Page (2011), constataram a insuficiente produção do conhecimento da área de turismo sobre o uso das cidades, evidenciando uma negligência acadêmica sobre o seu papel na dinâmica urbana, oriunda de diversos paradoxos que circundam o tema, dentre eles estão: a grande importância dada ao turismo urbano sem uma pesquisa teórica consistente e sistemática; a ideia de que os turistas fazem uso intensivo de muitas instalações e serviços urbanos, mas poucas cidades são planejadas com essa finalidade; ou que o turismo pode contribuir substancialmente com benefícios econômicos, mas as cidades que obtêm maior sucesso são as que possuem uma base econômica ampla e variada, menos dependente da atividade turística.

Essas questões demonstram que para a compreensão do turismo urbano atual, torna-se necessário um maior envolvimento com a teoria urbana, com investigações que tenham “diferentes metodologias, ensejando a geração de dados por múltiplas fontes, para, enfim, interpretar resultados sob diferentes óticas” (ALLIS, 2012, p. 20). Para que isto ocorra, é necessário compreender o turismo urbano além do turismo considerado convencional, sendo realizadas interpretações mais amplas e criativas que permitam mapear sua ocorrência e reconhecer sua importância social e econômica no desenvolvimento de políticas e projetos para a atividade (ALDRIGUI, 2017).

Nesse sentido, adotar uma perspectiva crítica acerca do turismo urbano e sua diversidade temática contribui para aproximar esse campo de estudos de assuntos emergentes envolvendo a gestão urbana na contemporaneidade. Neste contexto, o debate sobre os **Grandes Projetos Urbanos (GPUs)** apresenta relevantes questões sobre as complexidades históricas da urbanização e o planejamento do território urbano, além de suscitar debates referentes às operações consorciadas, replanejamento urbano estratégico e o desenvolvimento

criativo da cidade (SCOTT; STORPER, 2009; ANGELI, 2011; GOMES, 2011; ALLIS, 2016; SÁNCHEZ, 2016).

Denominados na literatura internacional como *flagships* (SMYTH, 2005; VAZQUEZ, 2016), Sánchez *et al* (2004) explicam que os GPUs constituem expressões mais difundidas de estratégias urbanas de revitalização, levando a mudanças no meio físico, simbólico e socioeconômico e nos contornos complexos dessa (re)invenção das cidades. Na busca por novas áreas de centralidades nas cidades e sua conseqüente valorização por meio de investimentos públicos e privados, esses projetos de grande porte interessaram gestores públicos e elites locais, pois são vistos como mecanismos indutores de visibilidade (ALLIS, 2016). Ao apoiarem-se em obras de caráter monumental ou simbólico, os GPUs passaram a configurar como importantes elementos de atração turística. Assim, estes modelos de intervenções urbanísticas podem ser observados como uma nova forma de entender a produção do turismo urbano.

Por possuírem qualidades paisagísticas, como vista privilegiada, clima agradável e acessibilidade, observa-se que áreas específicas das cidades despertam o interesse de intervenções voltadas ao desenvolvimento urbano. Ao analisarem-se grandes projetos realizados nessas áreas, verifica-se uma quantidade significativa de projetos de intervenção em orlas de cidades portuárias. Sobre o assunto, Sánchez *et al* (2004) argumentam que as zonas portuárias possuem tipicamente imagens paralelas de riqueza e decadência históricas expostas às “experiências inovadoras” de planejamentos modernistas.

Nas últimas décadas, a revitalização das áreas de frente d’água (*waterfronts*)¹ adquiriu conotação internacional, constituindo um fenômeno mundial voltado ao subsídio de atividades produtivas modernas como as de lazer e de turismo (FRANÇA, 2016). Esse último, sendo considerado um dos setores de maior potencial para gerar efeito multiplicador econômico no setor terciário, passou a ser também um forte protagonista nos argumentos utilizados pelos órgãos governamentais e empresariais de planejamento das cidades para justificar estratégias de refuncionalização.

A discussão em torno dessas estratégias possui contornos complexos, principalmente no tocante à participação do turismo, uma vez que as intervenções do poder público visando a melhoria e valorização de espaços degradados impactam em diversos âmbitos, como o social, o econômico e o cultural (TAVARES; KIYOTAN, 2013). Sotratti (2015) aponta que a refuncionalização consiste na transformação de funções dos elementos do passado para

¹ Termo utilizado na literatura internacional para se referir a uma área urbana edificada ou grupo de edificações em frente ou junto ao mar ou a um curso d’água.

atender determinada estratégia de planejamento, podendo abranger diferentes escalas. Para este estudo, adota-se como marco conceitual a **Refuncionalização Turística** (RT) por englobar os processos de intervenções urbanas que ocorrem na esfera material e simbólica de antigos espaços que passam a desempenhar novas funções do ponto de vista estético, com oportunidades favoráveis às práticas turísticas (PAES, 2006; SANTOS, 2015; SOTRATTI, 2016).

A literatura sobre intervenções urbanas demonstra que patrimônios e espaços históricos desocupados ou subutilizados passaram a configurar elementos chave para grandes projetos urbanos de refuncionalização (COMPANS, 2004; CHOU; ANDRADE, 2006; NORAT; RIBEIRO, 2014; PAIVA, 2014). Embora alguns desses projetos não estejam voltados exclusivamente para o desenvolvimento turístico, Allis (2016) comenta que a atividade turística encontra-se no bojo de várias propostas urbanísticas. Esse aspecto demonstra que, os grandes projetos ao se valerem de espaços históricos para (re)criarem estruturas de grande impacto visual acabam produzindo áreas funcionais turísticas no intuito de potencializar a competitividade dos espaços urbanos (HAYLLAR; GRIFFIN; EDWARDS, 2011).

Desse modo, o setor público e o empresariado ao vislumbrarem na refuncionalização a possibilidade de exploração econômica, seja por meio do turismo ou não, incitam a execução de grandes projetos de intervenção na justificativa de recuperarem espaços ou edifícios em condições de degradação. Acerca da refuncionalização de áreas portuárias, embora muitas delas tenham entrado em obsolescência no século XX, as frentes marítimas ainda são consideradas paisagens valiosas, com elementos históricos e estéticos atraentes para estratégias urbanas (MARTÍ; MAYOR; MELGAREJO, 2018). Possuindo características peculiares que as diferenciam do restante da cidade, as áreas portuárias e frentes marítimas carregam importância histórica, econômica, simbólica e cultural, o que leva a incorporação de diferentes justificativas para a refuncionalização desses espaços, como os potenciais benefícios econômicos que podem ser associados ao turismo urbano. Logo, vale destacar os projetos emblemáticos de cidades portuárias internacionais, como os GPUs realizados em Baltimore (EUA), Barcelona (ESP), Lisboa (POR) e Buenos Aires (ARG).

No cenário atual, onde muitas cidades replicam os modelos urbanos de “valorização” como estratégia efetiva para refuncionalizar espaços degradados ou mal utilizados, o Brasil possui exemplos que podem emergir para uma reflexão sobre as novas dinâmicas de fomento da vocação turística de áreas portuárias. Para o aprofundamento do debate, elegeu-se o projeto Porto Novo Recife (PNR) como objeto de análise dessa pesquisa, uma vez que ele se encontra

na principal região turística da capital do Estado de Pernambuco, o Bairro do Recife (conhecido também como Recife Antigo)². Optou-se utilizar a expressão adjetivada por essa ser turisticamente mais difundida e por se referir à área que compreende os bairros de São José e o próprio Bairro do Recife, locais onde o PNR encontra-se inserido. Apesar de existirem alguns estudos sobre essa área portuária (ABRAHÃO; GÂNDARA, 2014; FULGÊNCIO, 2014; OLIVEIRA, PEREIRA, OLIVEIRA FILHO, 2017; MENDONÇA, 2014), tais pesquisas não abordam uma perspectiva crítica acerca da refuncionalização para o cenário turístico por meio de projetos urbanos, o foco desta dissertação.

O Porto Novo Recife, corresponde a uma proposta de intervenção urbana executada na área não operacional do porto marítimo da cidade e pode ilustrar o debate das novas dinâmicas empregadas no espaço urbano turistificado. O objeto em questão foi identificado nesse estudo como um projeto de refuncionalização turística, uma vez que seu objetivo foi transformar os antigos armazéns do porto em espaços para abrigar um complexo de turismo, cultura e lazer (PORTO DO RECIFE, 2018). O espaço corresponde a uma área pública de 32.341 mil metros quadrados, que atualmente encontra-se arrendada para a iniciativa privada por 25 anos, apresentando em sua formulação perspectiva de mudança em nível econômico e social, tanto de uso como de ocupação.

Frente a esse cenário fecundo para o debate do turismo, o estudo estabelece um diálogo com disciplinas e assuntos de outras áreas que são esclarecedores para embasar e explicar o objeto de estudo específico do Recife – área portuária urbana – no campo da refuncionalização turística. A tendência em normatizar antigos espaços da cidade por meio de projetos de refuncionalização, com o objetivo de potencializar sua eficiência econômica e reorganizar o território urbano levanta questões que interferem diretamente na vida cotidiana e na idealização do espaço da cidade enquanto produto turístico (FARIAS; TRIGO, 2016). Diante do projeto Porto Novo Recife, algumas inquietações se fazem presente e norteiam este estudo: Quais as consequências da refuncionalização turística para área portuária do Recife e seu entorno? Que efeitos as novas estruturas físicas trouxeram para as práticas urbanas nesse espaço?

Para elucidar essas questões, este estudo busca **compreender de que forma o projeto de refuncionalização do Porto Novo Recife contribuiu com o desenvolvimento e/ou alavancagem da atividade turística no espaço portuário da cidade do Recife**. Sendo

² O termo Recife Antigo diz respeito à expressão popular mais utilizada por moradores e representantes públicos locais para se referir ao Bairro do Recife, porém, segundo Leite (2001), a expressão também pode ser utilizada para designar os bairros históricos que estão em seu entorno, como os bairros de Santo Antônio e São José.

assim, os objetivos específicos visaram: 1) Analisar o projeto de refuncionalização do Porto Novo Recife no que concerne às formas e aos usos do espaço que foram implementados e ressignificados para incentivar a prática do turismo; 2) Averiguar os potenciais conflitos decorrentes da refuncionalização junto aos atores sociais presentes nesse espaço; 3) Identificar as consequências do processo da refuncionalização no espaço portuário com ênfase na sua influência para atividade turística.

O estudo justifica-se primeiramente por pretender-se uma contribuição às crescentes reflexões sobre a relação Turismo-Cidade (VARGAS; PAIVA, 2016), abordando os desdobramentos da refuncionalização turística para a compreensão das suas dimensões econômicas e sociais. Ressalva-se que a presente investigação não analisa apenas a forma como o turismo se manifesta na área escolhida, o esforço também está em assumir uma crítica-reflexiva que permita reconhecer qual o novo cenário de comportamento dos principais atores sociais relacionados ao Porto Novo Recife. O objeto estudado também se justifica por localizar-se em uma área de importância cultural que ao longo de sua história passou por transformações no que concerne às suas formas e funções para atender ao consumo estético e turístico.

Nesse sentido, a relevância deste estudo deve-se, sobretudo, à utilização da Análise do Discurso de matriz francesa como suporte metodológico para o entendimento da realidade estudada, uma vez que esse método vai além do caráter meramente descritivo (MAINGUENEAU, 1998; SPINK, 2000), tornando possível compreender o espaço urbano e turístico pelo discurso (ORLANDI, 2004). Para a realização da investigação, a pesquisa assume um caráter predominantemente qualitativo, uma vez que os procedimentos metodológicos adotados possibilitam maiores aprofundamentos e novos caminhos para os estudos do turismo em suas diferentes perspectivas (ALVEZ, 2011). A presente dissertação é situada dentro do paradigma interpretativista e caracterizada como uma pesquisa descritiva e explicativa.

Com base nas questões centrais apresentadas nesse primeiro capítulo, cabe esclarecer de maneira sucinta a estrutura da dissertação que foi organizada por meio dos aportes teóricos escolhidos. Esses foram utilizados como lentes preliminares para observar e refletir sobre o objeto de estudo em questão. No centro da análise está a busca pela compreensão da refuncionalização turística em uma cidade fragmentada pelos projetos urbanos, como o Recife.

Sendo assim, o segundo capítulo apresenta discussões sobre o turismo urbano na contemporaneidade, uma vez que o tema continua sendo pouco explorado na literatura. Faz-

se também uma breve aproximação dessa discussão com a temática dos grandes projetos urbanos, na tentativa de compreender esses conceitos de maneira relacionada.

O terceiro capítulo enfoca no conceito da refuncionalização turística, apresentando sua gênese por meio de uma costura epistemológica que serviu de base para a discussão central desse estudo. São destacados nesse capítulo os eixos centrais e os impactos da refuncionalização turística em áreas urbanas.

Partindo para uma aproximação com o objeto de estudo, o quarto capítulo faz uma breve contextualização da relação porto-cidade e destaca três casos emblemáticos na escala nacional de projetos de refuncionalização em frentes d'água de áreas portuárias, observando a reprodução e semelhanças de proposições e estratégias no contexto turístico em cidades que possuem dinâmicas espaciais e culturais distintas.

O quinto capítulo trata das transformações urbanas que ocorreram no Recife Antigo a partir do século XX. Fixando esse período como o limite do recuo da pesquisa, foi possível identificar os planos e projetos de maior relevância no Recife Antigo que privilegiaram abordagens e dimensões que se relacionam direta ou indireta com turismo.

Sequencialmente, o sexto capítulo faz um breve mergulho na história do porto do Recife, uma vez que a escolha da análise do discurso necessita do resgate histórico para uma melhor compreensão. As seções do capítulo apresentam de maneira detalhada o objeto de investigação escolhido, destacando os aspectos institucionais e principalmente as reconfigurações provocadas com os equipamentos instalados no projeto Porto Novo Recife.

O sétimo capítulo, detalha a trilha metodológica percorrida durante a construção do estudo, de modo que as estratégias e os pressupostos adotados possam nortear pesquisadores e leitores. São apresentados os *corpora* do estudo, os procedimentos técnicos para a coleta de dados e sua execução, a fim de responder os objetivos traçados.

Posteriormente, o oitavo capítulo trata das análises dos dados coletados no campo apresentando os resultados advindos das três categorias analíticas que foram definidas à luz do aporte teórico adotado. Por fim, o último capítulo apresenta as considerações finais, onde são destacados os principais aspectos do projeto referentes às formas de uso, os conflitos e as influências de sua execução na atividade turística do Recife Antigo.

2. TURISMO URBANO NA CONTEMPORANEIDADE

O turismo, sendo um produto da sociedade contemporânea, estabelece uma relação íntima com o espaço urbano, visto que este na atualidade condiciona atividades específicas (ALLIS, 2012). Considerada por Castelli (2001), como uma marca da sociedade industrial, o turismo é responsável por uma movimentação financeira de grande porte e por um vultoso fluxo de pessoas. Embora a relação entre a cidade e o turismo seja afirmada por Henriques (2003) como antiga e complexa, a atividade ganhou maior evidência apenas nos últimos 40 anos, sendo considerada símbolo e produtor da urbanidade (LUSSAULT; STOCK, 2007; KNAFOU, 2007) e um importante vetor da chamada revolução urbana (LEFEBVRE, 2002).

A partir dos anos 1990, com a ênfase do desenvolvimento econômico das atividades de lazer, entretenimento e da cultura enquanto produto de consumo, o turismo no espaço urbano assumiu maior importância nos estudos acadêmicos. Ao revisarem o progresso dessas pesquisas, Ashworth e Page (2011) apresentam subtemas que são recorrentes nas pesquisas envolvendo turismo e cidades devido à natureza multidisciplinar desses dois campos, dentre eles surge o debate da regeneração urbana. A importância desse tema se expressa no que diz respeito ao debate sobre a forma como as cidades utilizam o turismo como mecanismo de mudanças em sua infraestrutura e não como o motor da mudança econômica e do planejamento da gestão urbana.

Desse modo, é importante destacar esse novo perfil para a mudança do contexto urbano. Ao tratar do turismo e do planejamento urbano Yázigi (2003), lembra que o espaço urbano apesar de não ser o único tipo de território onde o turismo acontece é um dos lugares mais importantes considerando o fato de que é, por excelência, um lugar de encontro social e cultural. Esse argumento deixa claro que, embora as motivações turísticas possam estar ligas a outros atrativos haverá sempre uma interdependência com o território urbano.

Ao desenvolver o conceito de urbanização turística Mullins (1991), debate a produção do espaço urbano com fins parcial ou exclusivamente turísticos. Ou seja, essa urbanização é compreendida enquanto processo de criação de um espaço produtivo. O autor também argumentou que a urbanização turística baseava-se na “venda e no consumo do prazer” (MULLINS, 1991, p.331). Nessa lógica, Luchiari (1998) apresenta a urbanização turística dentro de um processo que constrói novas formas de sociabilidades.

Na perspectiva pós-moderna do espaço, que é transformado em mercadoria, autores como Cooke (1990), Featherstone, (1991) e Lash e Urry (1994) partilharam da mesma ideia sobre a sua estetização para satisfazer o prazer e o entretenimento. Ao explicar o conceito de

turismo urbano, Law (1993, p. 43) definiu como sendo “um complexo de atividades que estão interligadas em um ambiente particular e permite às cidades atrair visitantes”. O autor ao compreender esse modelo de turismo como sendo parte da estratégia de desenvolvimento das cidades (LAW, 2002), definiu algumas características importantes desse segmento enquanto produto:

- a) Apenas uma parte da cidade é comercializada (ou imagens dela, capazes de atrair o interesse do visitante),
- b) É heterogêneo e possui um conjunto de elementos e serviços;
- c) Tem uma característica “multi-motivacional”, ou seja, atrai muitos tipos de públicos devido as suas particularidades (e mesmo um único turista pode apresentar demanda variada) e;
- d) Os turistas, em geral buscam experiências que serão satisfeitas por um conjunto de elementos imersos na paisagem urbana.

Esses aspectos demonstram que as cidades expressam uma multiplicidade de elementos capazes de atender às práticas turísticas, e essas quando bem planejadas e articuladas com a realidade das cidades podem representar uma força motriz no desenvolvimento de muitos países. Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), em 2018, 55% da população mundial vivia em áreas urbanas e, até 2050, essa proporção deve chegar a 68%. Os dados reforçam o debate da Organização Mundial de Turismo (UNWTO) sobre importância da atividade enquanto componente central na economia, na vida social e no desenvolvimento urbano (UNWTO, 2019). Dialogando com esse posicionamento, Edwards et al. (2008, p.1038) definem o turismo como sendo:

[...] uma entre as várias forças sociais e econômicas no ambiente urbano. Compreende uma indústria que administra e comercializa uma variedade de produtos e experiências a pessoas que têm uma ampla gama de motivações, preferências e perspectivas culturais e estão envolvidos em um engajamento dialético com a comunidade residente. O resultado deste engajamento traz uma série de consequências para o turista, para a comunidade e para a indústria (EDWARDS *et al.*, 2008, p. 1038).

Desse modo, o turismo está intrinsecamente ligado à maneira como uma cidade se desenvolve e proporciona mais e melhores condições de vida a seus moradores e visitantes. Nesse contexto, outras questões referentes às atividades essencialmente urbanas tornam-se importantes para compreender os novos modelos de urbanização. Sobre o debate da atividade

turística no binômio global-local, algumas características da urbanização turística as distinguem do modelo tradicional de urbanização industrial. Uma delas é que esse modelo não cria apenas novas paisagens, mas também consome outras e “redesenha as formas de apropriação do espaço urbano, substituindo antigos usos e elegendo novas paisagens a serem valorizadas para o lazer” (LUCCHIARI, 2004, p. 03). Isso demonstra que a urbanização turística pode ocorrer em espaços construídos, onde os territórios já estão estruturados, conferindo novos usos e ritmo social ao meio urbano. Embora alguns países reconheçam o papel de vetor da urbanização que tem o turismo, ele é muito menos reconhecido como função criadora de cidades ou de outras formas de lugar (ÉQUIPE MIT, 2008).

Embora haja essa descrença, torna-se importante destacar o papel das práticas turísticas enquanto oportunidades para os espaços urbanos e para o posicionamento das cidades na geografia do turismo (KÖRÖSSY, 2017). Sobre a relação entre o turismo e a cidade na perspectiva geográfica, Cruz (2002) aponta questionamentos importantes para o papel da atividade no (re)ordenamento dos territórios e nas relações de poder estabelecidas. A autora esclarece que relação deve ser percebida sob três aspectos: a) o urbano antecede o aparecimento do turismo, b) o processo de urbanização é, simultaneamente, um processo de urbanização turística e c) a urbanização pode ser posterior ao aparecimento do turismo e dele decorrente (CRUZ, 2002). Estas questões deixam claro que o turismo possui uma relação direta no processo de transformações de territórios para seu uso, “bem como com formações socioespaciais precedentes” (CRUZ, 2002, p. 17).

Em direção ao entendimento do turismo como uma atividade de participação na produção social do espaço urbano, alguns autores como Knafou (1996), Cruz (2007; 2003), Fratucci (2007; 2008), Andrade; Tavares (2012) e Rocha e Tavares (2012) abordam o processo de turistificação no espaço. Na visão de Murta (2008), esse processo pode ser entendido como a transformação de uma área específica da cidade em função do turismo, pelo e para o turismo, buscando gerar novos fluxos possuindo forte conotação econômica. Na perspectiva geográfica, Cruz (2003; 2007) entende que esse é um mecanismo de apropriação e uso do espaço, ressaltando que, nesse processo não ocorrem apenas intervenções no sistema de objetos, por meio de mudanças físicas, mas também no sistema de ações, a exemplo do *city marketing*. O papel da imagem e do marketing adquire certa proeminência para as cidades se apropriarem e utilizarem de espaços urbanos abandonados, de modo à ressignificá-los e refuncionalizá-los no campo material e simbólico. O mecanismo passa ser instrumento essencial à promoção de atratividade e competitividade, transformando-se na atualidade a principal forma de valorização da cidade mercadoria (VAINER; 2002; SÁNCHEZ; 2010).

Nesse cenário, a estratégia turística passa a ser a grande aposta econômica dos governos locais para fortalecer o marketing urbano, construindo uma cidade adaptada que passa a ter dinâmicas espaciais significativas. Ou seja, as cidades procuram se tornar turísticas para promover seus lugares, manifestações e paisagens enquanto elementos dignos de capturar o “olhar do turista” (PIMENTEL; CASTROGIOVANNI, 2016).

Essa abordagem inicial sobre o turismo urbano torna-se norteadora para as discussões sobre as práticas e os princípios das intervenções urbanas que estão sendo orientadas para a intensificação de atividades ligadas ao setor terciário, em especial para um aproveitamento turístico. Nesse sentido observa-se que a discussão teórica sobre os nexos entre turismo e os grandes projetos urbanos é um assunto emergente para a compreensão desse fenômeno na atualidade, bem como é importante aprofundar a discussão sobre questões referentes à operacionalização da atividade nas políticas públicas e na gestão das cidades.

2.1 Turismo e Grandes Projetos Urbanos: algumas aproximações

No contexto de reestruturação produtiva de cidades neste século, a importância de atividades relacionadas ao consumo, lazer e turismo emerge como mecanismo de renovação urbana (KÖRÖSSY; LEAL, 2015). No cenário atual, em que a competição entre as cidades se mostra cada vez mais acirrada, os Grandes Projetos Urbanos (GPUs) se mostram como uma alternativa para criação de vantagens competitivas e incremento da atratividade urbana. Observados com frequência em países da Europa, nos Estados Unidos e em países emergentes, eles “são responsáveis pela constituição de uma nova fase do urbanismo contemporâneo” (ULTRAMARI; REZENDE, 2007).

Intitulado inicialmente de renascença urbana, é possível encontrar diferentes expressões que fazem referência a esse modelo de intervenção como: megaprojetos (BORTOLETO, 2001; ORUETA; FAINSTEIN, 2008; FAINSTEIN, 2008), projetos de refuncionalização de áreas urbanas (CONTASSOT, 2017; LUCHIARI, 2006), *flagships* (DOUCET, 2010), mega operações de renovação urbana ou grandes projetos urbanos (CUENYA, 2011; GADENS; HARDT; FREY, 2012). Embora haja nomenclaturas distintas, é possível perceber algumas similaridades entre os diversos autores que abordam o tema.

Sobre GPUs, Gadens, Hardt e Frey (2012) explicam que esses podem corresponder a operações físicas que, de modo geral, envolvem consideráveis somas financeiras e promovem alterações expressivas no espaço urbano. Cuenya (2011), ao argumentar sobre os impactos desses projetos, define que eles são operações em grande escala capazes de produzir

modificações funcionais e físicas, influenciando os mecanismos de gestão pública. Nessa mesma perspectiva, Ultramari e Rezende (2007), reforçam o pressuposto de que os GPUs correspondem a instrumentos de política pública capazes de causar impactos para além dos limites propostos.

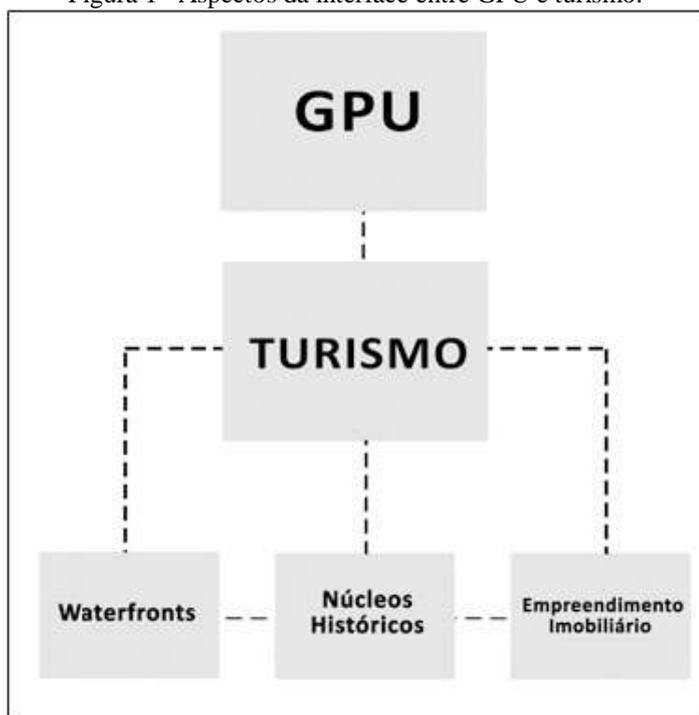
No que tange a mercantilização em torno das práticas de gestão desses projetos, Luchiarri (2006) afirma que a finalidade de recuperação de áreas urbanas degradadas ou abandonadas encontra-se direcionada para atração de classes mais abastadas. Nesse sentido, Doucet (2010) aponta três elementos principais sobre o que os governantes buscam atrair para suas cidades por meio dos GPU: investimentos externos, consumo pelas elites locais e turismo. Ao dialogar com as ideias do autor, Körössy (2017) relaciona a implementação de grandes projetos urbanos com a atividade turística, afirmando que eles consistem em um:

[...] conjunto de grandes intervenções físicas de requalificação e enobrecimento de ambientes construídos (incluindo o patrimônio histórico edificado) de modo a refuncionalizá-los às atividades terciárias relacionadas ao lazer, entretenimento, cultura, turismo e implantações imobiliárias (escritórios e residências de luxo), ocorrendo, principalmente, em áreas centrais degradadas que perderam centralidade em virtude das transformações vivenciadas pelas cidades no último século (KÖRÖSSY, 2017, p.180).

Nessa perspectiva, a autora afirma que os GPUs se configuram como uma estratégia para reascender as dinâmicas econômicas do espaço urbano abandonado, proporcionando uma diversificação da oferta turística capaz de promover o turismo urbano. Embora a elaboração de alguns desses projetos “não se justifiquem apenas pelo turismo” (ALLIS, 2016), fica evidente a interface com a atividade em virtude dos processos que são feitos pelo e para a atividade turística. A figura 1 apresenta três categorias em que são mais evidentes na execução de grandes projetos urbanos: intervenção em *waterfronts*, núcleos históricos de áreas centrais e empreendimentos imobiliários (ALLIS, 2012).

No que tange as intervenções de *waterfronts*, essas assumem importante significado para o turismo por estarem orientadas na oferta de novas atividades comerciais e lúdicas. A criação de espaços de consumo, usos culturais, de lazer e de entretenimento, a partir do apelo paisagístico com a criação de ícones urbanos e arquitetônico (PAIVA, 2016) assumem novas funções na economia urbana. Para Gospodini (2001), o *urban design*, ou que Sánchez (2016) chama de “urbanismo monumental”, transformou-se em um recurso importante para o desenvolvimento do turismo urbano, uma vez que a vinculação desses espaços com a atividade turística pode ocorrer de diferentes maneiras.

Figura 1– Aspectos da interface entre GPU e turismo.



Fonte: Elaboração própria a partir de Allis (2012).

Sobre as intervenções em áreas centrais, essas são inicialmente articuladas para legitimar os aspectos históricos com o objetivo de valorizar as características arquitetônicas. No entanto, com a retomada do interesse por essas áreas em vários países, elas passaram a representar a possibilidade de colocar as cidades no mercado do consumo cultural. De acordo com Santos (2015), antigos espaços de cidades históricas são colocados a mercê das atividades do setor turístico e do entretenimento para atender a demanda, os valores e as regulamentações mercadológicas.

Além dos dois aspectos citados, Allis (2012) explica que os grandes projetos também passam a assimilar ou requalificar os usos de certas partes das cidades, com o objetivo de implementar grandes empreendimentos imobiliários. Definida pelo autor como “construção de novas centralidades”, as intervenções nessa categoria são realizadas para atender atividades com fins específicos, sem necessariamente se valer de qualidades paisagísticas ou do patrimônio histórico. Allis (2012), ainda afirma que as estratégias contemporâneas de reestruturação urbana não ocorrem apenas na dimensão local, elas passam a se desdobrar geograficamente e tematicamente. As interfaces com o turismo e os grandes projetos urbanos nas três categorias, não necessariamente se efetivam de maneira isolada, elas podem ocorrer simultaneamente ou ficar ocultas, dependendo do contexto. Os três aspectos destacados

representam uma trilha importantes para a compreensão dos projetos urbanos na contemporaneidade.

De tal modo, torna-se importante destacar que os GPUs ocorrem em sua grande maioria por meio de parcerias público privadas (PPP). Nesse modelo de coalisão surgem novos protagonistas para formulação das políticas urbanas e dos planejamentos territoriais. As privatizações refletem sobre os grandes projetos urbanos o planejamento e controle territorial, que estão cada vez mais elencados com as novas possibilidades proporcionadas por essas parcerias (SOMBINIT, 2016). As novas possibilidades alcançadas no âmbito das PPP são “brechas” significativas que fortalecem o setor privado para a tomada de decisão, com novas projeções dos espaços públicos sendo adaptadas de acordo com as necessidades do setor privado.

Segundo Thamer e Lazzarini (2015), alguns entusiastas acreditam que essas parcerias trazem causas e efeitos significativos, onde todos saem ganhando. Nesse contexto, novas formas de produção, serviços e estímulos são destacadas como exemplos (THAMER; LAZZARINI, 2015). Os interesses públicos e privados possuem uma visão de aumentar as ações do governo em grande escala e intensidade, para isso é aproveitado às competências do setor privado (SOMBINIT, 2016). Isso porque, o Estado por si só não consegue suprir as necessidades da demanda urbana, fazendo assim, parcerias com o setor privado no intuito de alavancar em curto tempo projetos de melhorias para uma localidade. O que muitos autores trazem em seus discursos refletem em, até que ponto o Estado vem deixando as “portas” abertas para o setor privado.

Há uma dicotomia que permeia as questões dos grandes projetos urbanísticos de parceria público-privado, se por um lado a quem defesa o discurso de malversação dos recursos, perda de identidade, construção de uma imagem que não condiz a realidade da cidade e sociedade que nela habita, por outro lado a quem defesa o discurso de, recuperação de áreas que estão suburbanizadas, melhorias que refletem na cultura, lazer e no simbolismo da cidade (ULTRAMARI e REZENDE, 2007). Pouco se tem discutido sobre as questões que permeiam os impactos dessas intervenções, todavia, a máxima reforçada por esses grandes projetos urbanísticos é que a partir de uma boa imagem da cidade, pode-se alcançar uma valorização da mesma, dessa forma, é necessário apenas parecer ser.

3. MODERNIZAR O PASSADO NA CONTRUÇÃO DO FUTURO: A TRAJETÓRIA DA REFUNCIONALIZAÇÃO TURÍSTICA

Nas últimas décadas, particularmente na década de 1970 com o processo de desindustrialização (OREIRIO; NEVES, 2010; PADUA, 2011), debates sobre os processos de reestruturação e remodelação urbana de espaços urbanos esvaziados e degradados tem tomado a frente em diversos discursos sobre a cidade contemporânea no Brasil e no mundo. Os processos de intervenções urbanas conhecidos sob uma variedade de termos e conceitos, que muitas vezes se apresentam como transitórios em seu emprego e contraditórios em sua concepção (PAES, 2006), trazem uma importante reflexão acadêmica sobre o seus múltiplos usos nas políticas urbanas e nas iniciativas vinculadas ao mercado do consumo. Contudo, é preciso retroceder um pouco para entender esses processos dentro de uma categoria norteadora para o estudo dos espaços urbanos e dos lugares turísticos.

Na investigação sobre a origem da refuncionalização turística é possível se deparar com um grande número de denominações ligadas a esse processo de transformação, dividindo opiniões ideológicas entre os críticos das intervenções urbanas. Termos como renovação, restauração, reabilitação, requalificação, revitalização e regeneração, surgem ao longo das leituras em diferentes contextos, sendo muitas vezes acionadas para contribuir para a resolução de uma ampla série de problemas urbanos (VILLAÇA, 1989; MOURA *et al*, 2006; PASQUOTTO, 2010; MENDES, 2013; VASCONCELLOS, MELLO, 2015). Ao percorremos brevemente a discussão epistemológica que circunda o assunto, compreendemos os aspectos semânticos, os diferentes resultados gerados por esses processos e as críticas sobre projetos urbanos no qual a refuncionalização turística encontra-se inserida.

O fenômeno da urbanização manifesta-se no século XVIII e XIX, estando diretamente relacionado com o processo histórico da medicina social, entendida por Foucault (1979; 2011) como uma estratégia biopolítica institucionalizada pelo Estado. Para o autor, a medicina urbana, presente no sistema da medicina social, se desenvolve na segunda metade do século XVIII na França como uma das primeiras medidas de intervenção estatal no espaço urbano. Esta medicina não tratava do corpo como organismo, mas do meio de existência ao qual o corpo social estava submetido, das condições de vida e dos efeitos do meio sobre os indivíduos (FOUCAULT, 1999).

As transformações socioeconômicas produzidas pelo modelo de produção capitalista nas cidades francesas acentuaram questões relacionadas ao adensamento populacional, às revoltas urbanas, à violência aos conflitos entre a plebe e burguesia (COSTA, 2002). Esses fatores trouxeram à tona o que Foucault (1979, p.87) passou a chamar de “medo urbano”, que

seria o temor dos problemas que os diferentes elementos que se integravam à vida comum da cidade (esgotos, fontes, cemitérios e etc) poderiam trazer. Pode-se considerar que é a partir desse temor que surge a hegemonia do discurso médico para influenciar um novo modelo de cidade e sociedade. De acordo com Costa (2002, p.61), os discursos se propuseram “a medicalizar³ o espaço e a sociedade, influenciando as práticas e as políticas urbanas”. As críticas relacionadas à falta de salubridade das cidades francesas passaram a ser utilizada pelo poder público como justificativa para a reorganização das cidades e, conseqüentemente, a centralização do poder por meio do meio urbano (SOL, 2017). Essa organização político-médica defendia a “higiene pública” do espaço como forma de progresso. Os hospitais, área portuária e prisões iam sofrendo intervenções para o reordenamento da cidade ideal. O chamado desenvolvimento urbano surgia como um mecanismo de poder (FOUCAULT, 1995).

No século XIX, os procedimentos de quarentena adotados pela prática médica passam a ser reproduzidos de maneira aperfeiçoada pela medicina urbana, consolidando-se como instrumentos de intervenção pública (VASCONCELLOS; MELLO, 2015). Nesse período, surgem as primeiras propostas de renovação urbana, as quais Moura (et. al., 2006), explica que atingem intervenções de larga escala e estão ligadas à ideia de demolição. Essa construção pode ser complementada por Mendes (2013) ao afirmar que essa ação substitui antigas estruturas por um “novo padrão urbano”. O modelo de renovação tem como exemplo clássico as reformas ocorridas em Paris entre 1851-1870, que no contexto histórico é definido por Villaça (1989) como “embelezamento urbano”. O principal objetivo da remodelação de Paris feita pelo Barão Haussmann foi ampliar e desenvolver o território urbano, disciplinando o uso do espaço e inserindo estrategicamente um novo padrão estético (PEREIRA, 2016) com um urbanismo sanitarista. Segundo Ribeiro e Pontual (2009) a experiência da cidade francesa tornou-se referência de intervenção para outras cidades do mundo. No Brasil, modelos semelhantes foram seguidos pelo Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre entre 1895 e 1930. Embora existam essas referências vinculadas à renovação urbana, Vargas e Castilho (2015) apontam que a fase inicial desse processo de intervenção ocorreu mais intensamente entre as décadas de 1950 e 1970 na Europa e Estados Unidos. Para esse estudo, seguindo uma linha cronológica, achou-se pertinente considerar as intervenções do final do século XIX.

No século XX, críticas ao modelo de transformações higienistas e a preocupação com a conservação dos patrimônios históricos trouxeram debates que reconheciam à valorização

³ A ideia de medicalizar a cidade encontram-se nesse contexto ligada ao controle dos ambientes suscetíveis a prejudicar a saúde, com intervenções de higienização da sociedade e do espaço.

da memória coletiva, bem como a importância de estreitar os laços dos habitantes com o tecido urbano (VASCONCELLOS; MELLO, 2015). Essas questões começaram a ser colocada em pauta na Conferência de Atenas (1931) e no Congresso Internacional da Arquitetura Moderna (1933) com a Carta de Atenas⁴, com ideias que refletiam sobre ações integradas para a conservação do patrimônio (INOUE, 2018) bem como uma “visão para soluções urbanísticas no contexto da época” (NORAT; RIBEIRO, 2014, p.02). Nesse período surge o urbanismo modernista, como resposta a expansão do capital industrial (NIGRO, 1999).

O termo restauração, aplicado por arquitetos e urbanistas dessa época, passa a ser substituído pelo termo reabilitação, que vai além das melhorias do habitat (CHOAY, 2006). As estratégias desse processo estão voltadas à valorização do tecido urbano na sua função social e econômica, a partir do melhoramento das condições estruturais e da paisagem, preservando as características e identidade da área (CARTA DE LISBOA, 1995). As primeiras tentativas de reabilitação deram-se na Europa entre 1950-1960, conforme demonstrado nos estudos de Roberts (2000) sobre a evolução das políticas de intervenção urbana. A partir dessa década, foram constituídos os aspectos dos espaços urbanos do qual conhecemos atualmente, com a chamada “revolução urbana” (LEFEBVRE, 2004).

Curiosamente, a definição de reabilitação foi associada como sinônimo de requalificação, que sugere a restituição da qualidade do espaço, por meio das melhorias estruturais, e da área urbana, podendo ter sua função original alterada a fim de se adequar as exigências da época (MENDES, 2013). Entre 1960-1970, dentro de um panorama de mudanças decorrente das transformações do sistema de produção capitalista onde a sociedade entra na era pós-industrial, o terceiro setor da economia começa a prevalecer sobre o segundo, deixando grandes áreas industriais vazias e ociosas. Nesse período uma nova terminologia emerge do processo de requalificação, a revitalização urbana que teve a origem de sua prática atribuída a diferentes motivos, “existência de áreas deterioradas, a mobilidade prejudicada de uma região, a escassez de terrenos vacantes e infraestruturados em outras áreas da cidade etc” (JARDIM, 2012, p.39).

Definida na Carta de Lisboa (1995)⁵ como ações destinadas a relançar a vida econômica e social de locais em decadência, a revitalização passou a ser associada “às

⁴ Manifesto elaborado por arquitetos e urbanistas que trouxeram à tona o conceito do urbanismo e diretrizes que se tornaram referência internacional.

⁵ Também conhecida como Carta da Reabilitação Urbana Integrada, foi elaborada entre os anos de 1993 e 1995 entre o Brasil e Portugal, com a finalidade de nortear os princípios e aplicações das intervenções urbanas levando em consideração adaptações locais.

intervenções que dialogam com as estruturas ambientais e sociais existentes, ao promover a recuperação e renovação de áreas urbanas degradadas” (ZANETTI, p.23, 2005). Essa mudança paradigmática nas formas de intervenção rompe com as práticas adotadas anteriormente e passa a concentra-se em buscar referenciais coletivos e comunitários, defendendo também o renascimento econômico, social e cultural de áreas históricas (JARDIM, 2012; NIGRO, 2006). Embora os termos reabilitação, requalificação e revitalização apresentem semelhanças entre alguns autores (MENDES, 2013; MOURA et al, 2006) por destacarem o fator econômico em suas intervenções, Vasconcellos e Mello (2015) afirmam que a principal característica de distinção entre elas se refere à manutenção das identidades.

Ainda nessa reflexão sobre os processos de transformação urbana, torna-se importante destacar o termo regeneração. Embora esse tenha sido difundido tecnicamente na virada do século XX, Köhler (2011) destaca em seu estudo que projetos internacionais de regeneração, mais especificamente na Europa e Austrália, haviam surgido na segunda metade dos anos 1960. No Brasil, o autor destaca que uma das primeiras políticas públicas de regeneração urbana ocorreu em Pernambuco com o conjunto arquitetônico e paisagístico no Pátio de São Pedro em 1969. Materializada como conceito no início dos anos 80, a definição mais conhecida pela comunidade científica sobre regeneração urbana foi elaborada por Roberts (2000), que aborda esse processo dentro de uma visão abrangente e integrada visando gerar mudanças duradouras a nível econômico, físico, ambiental e social. Para Tallon (2010), a regeneração dentro do planejamento urbano possui um caráter fortemente estratégico com capacidade de mobilizar um conjunto de ações para potencializar os valores socioeconômicos, ambientais e funcionais, na intenção de elevar a qualidade de vida da população. Apesar dessas características, a regeneração urbana na atualidade vincula-se ao modelo econômico neoliberal, passando a ser orientada para o mercado e para os consumidores (MENDES, 2013; VASCONCELLOS; MELLO, 2015).

Nessa nova racionalidade da organização do espaço urbano, a refuncionalização torna-se um termo apropriado para a discussão atual das novas territorialidades⁶. De acordo com Evaso (1999), refuncionalizar implica na modificação da função de uma determinada coisa/elemento, atribuindo-lhe novos valores de uso e conteúdo. Essa ideia está intrinsecamente ligada à história das formas e das relações conectados a elas, por esse motivo

⁶ Haesbaert (2008) define a territorialidade com um componente que envolve além da dimensão política, as relações econômicas e culturais no modo como as pessoas utilizam a terra, se organizam no espaço e dão significado ao lugar.

o patrimônio cultural torna-se o protagonista dentro do contexto contemporâneo de alterações urbanas assumindo novos usos por meio da indústria cultural. Dentro das várias áreas de influência, a indústria cultural se caracteriza como um vetor de refuncionalização uma vez que dependendo do “grau de articulação e de concentração de agentes privados e públicos em uma área deteriorada da cidade podem ser reconhecidos como via de desenvolvimento” (VALVERDE, 2015, p.407). Nessa perspectiva geográfica a cidade acaba sendo o principal vetor para o desenvolvimento das atividades produtivas da indústria cultural. Dialogando de maneira abrangente com essa linha de análise, abordando a cidade enquanto espaço de transformação e consumo, Zukin (2008) destaca que a cultura é o “negócio das cidades”, sendo considerada um ingrediente de governabilidade (ARANTES, 2001). É fato que a partir da cultura estão sendo reformulados os lugares urbanos e os conflitos sobre a refuncionalização.

Ligando os aspectos da indústria cultural com esse modelo de intervenção urbana, vários estudos críticos apontam que as edificações históricas e locais social e historicamente importantes se tornam o principal atrativo para a reinvenção e mercantilização das cidades (BONDUKI, 2010; NORAT; RIBEIRO, 2014; TEOBALDO, 2010; PAES, 2005; URŠIČ, 2012), embora saibamos que as remodelações do espaço não estão apenas ligadas aos objetos fixos. Essa relação está inserida em uma abordagem teórico-metodológica, vinculada à tríade produção do espaço, turismo e patrimônio cultural (COSTA, 2008; PAES, 2017). É nesse processo que a refuncionalização está inserida, enquanto mecanismo de valorização histórico-cultural e estética na criação de novas centralidades. O conceito, que inicialmente foi caracterizado como ferramenta de preservação de estruturas históricas com a possibilidade de alteração funcional (CUNHA; CALDEIRA, 2017), passa a receber uma maior atenção na concepção geográfica permitindo uma reflexão ampla sobre as intervenções urbanas já citadas.

O termo refuncionalização pode ser compreendido como todas as interferências de caráter estrutural e simbólico visando produzir ou variar as ações e os usos dos espaços a partir de uma diversidade representada de antigas formas ou novos conteúdos (COSTA, 2008). Segundo Paes (2005; 2006; 2009), o termo expressa a dinâmica de mudança física e socioeconômica dos processos de intervenção urbanística. A partir da abordagem geográfica crítica da autora, a refuncionalização turística é assimilada nesse estudo como estratégias políticas e econômicas de transformação urbana que direcionam o patrimônio cultural para o uso turístico.

A principal característica da refuncionalização turística está vinculada ao empresariamento urbano, que consiste em uma gestão urbana subordinada à lógica do mercado competitivo e do desenvolvimento capitalista (HARVEY, 1996; 2005). Esse processo, também conhecido como empreendedorismo urbano⁷, agentes públicos reveste a cidade de estratégias neoliberais para conseguir novos investimentos econômicos, dentre elas a refuncionalização turística que coloca o espaço urbano em evidência para novos usos e consumos. Com essa mudança do paradigma do administrativismo para o empreendedorismo, a cidade ou determinados “pedaços” dela passa a ser uma vitrine, uma mercadoria, promovida por meio do *city marketing*⁸ e *branding* que opera no plano simbólico criando ações relacionadas à construção de imagens urbanas modernas e desenvolvidas (MASCARENHAS, 2014). De acordo com Neves (2017), a cidade ao tornar-se mercadoria acaba restringindo o acesso do que é oferecido por ela, principalmente no que se refere às áreas de entretenimento e lazer, uma vez que ocorre uma apropriação desigual por diferentes classes. A distinção criada no espaço urbano pode variar de maneira econômica, cultural, social e simbólica (BOURDIEU, 2007).

Nesse contexto de estratégias surge outra temática importante relacionada ao processo de refuncionalização turística, a gentrificação⁹. Sobre esse fenômeno na atualidade, Paes e Silva (2016, p.349) explicam que a gentrificação se configura como “um modelo de urbanismo que legitima um novo padrão de segregação socioespacial, adequado a uma separação dos grupos sociais de rendimento econômico e perfis culturais distintos”. O que ocorre nesse processo ideológico e político é uma elitização, uma substituição social de áreas da cidade, a fim de atender um público consumidor específico. De acordo com Mendes (2017), a adoção de novos modelos de gestão e de desenvolvimento do território que ocorrem nesse processo, ligados ao turismo, pode provocar a gentrificação turística, compreendida como transformações socioespaciais de áreas residenciais e históricas para expandir as dinâmicas turísticas (CÓCOLA-GANT, 2018). Embora o conceito esteja intimamente ligado com a ideia da refuncionalização turística, nota-se que ele se preocupa com as discussões relacionadas às questões habitacionais. Esse caráter complexo e contraditório da refuncionalização turística abre fronteiras para a compressão dos seus aspectos positivos e

⁷ Refere-se ao comportamento de governança urbana que mistura os poderes públicos, diversas formas organizacionais da sociedade civil e interesses privados para formar coalisões capazes de promover ou administrar o desenvolvimento urbano. (HARVEY, 2014)

⁸ Na literatura é possível encontrar outros termos relacionados à *city marketing*, dentre eles *marketing place*, *marketing urbano*, *marketing de cidades*. Sobre o assunto consultar Ocke e Ikeda (2014).

⁹ O conceito foi criado pela socióloga Ruth Glass em 1964 e foi utilizado para analisar as transformações sociais em um contexto de elitização imobiliária.

negativos. Sendo assim, torna-se importante destacar os eixos centrais e os impactos mais evidentes desse processo.

3.1 Eixos centrais e impactos da refuncionalização turística

As questões referentes à refuncionalização turística em áreas urbanas dialogam com as discussões desenvolvidas por Hayllar, Griffin e Edwards (2011) sobre áreas funcionais turísticas. Os autores destacam quatro temas centrais que podem ser utilizados para a compressão da RT, são eles: interação entre turistas e moradores; design e vivência; desenvolvimento e gestão; impactos de (re)criação. Sobre o primeiro tema, a relação entre visitante e anfitriões é destacada pelos autores a partir da natureza simbólica que se faz presente na estrutura econômica e social multifacetada da cidade. Nesse aspecto, a refuncionalização turística pode elevar o compartilhamento de capital cultural e espacial, criar espaços interativos possibilitando uma conexão de maneira “autêntica” com a vida cultural e com os moradores e também podem diminuir possíveis conflitos. Embora esses aspectos positivos sejam destacados, essa relação com o espaço refuncionalizado para o turismo pode gerar uma “compactação da experiência”, concentrando atrações e limitando as interligações entre espaços urbanos (HAYLLAR; GRIFFIN; EDWARDS, 2011)

No que se refere ao design e a vivência, a refuncionalização turística pode modelar as interações e o senso de identidade do lugar por meio das arquiteturas comerciais e da reprodução em massa (LIPOVETSKY; SERROY, 2015). Essa temática salienta o impacto do formato físico na relação psicológica com a cidade e conseqüentemente da experiência turística. Se por um lado o design proporciona interações com as dimensões físicas, facilitando em alguns casos a inserção local e regional nas redes globais (PLAZA; HAARICH, 2015), a (re)criação de espaços urbanos pode desencorajar a relação próxima e dinâmica com a cidade.

Ao refletir sobre questões referentes ao desenvolvimento e gestão de espaços refuncionalizados, o turismo é parte do argumento para potencializar governança competitiva, políticas públicas e demandas de *stakeholders*. Nesse contexto de estratégias econômicas para a cidade, a refuncionalização turística acaba sendo adotada com uma postura mais intervencionista por parte dos governos na tentativa de ampliar o *mix* territorial, estimulando também as parcerias público-privadas que em alguns casos são acompanhadas por grandes projetos urbanos (ALLIS, 2016; SOMBINI, 2016). Para Hayllar, Griffin e Edwards (2011) a diversidade de práticas de planejamento e gestão apresenta um viés comercial forte, onde o

governo pode estabelecer os padrões de desenvolvimento ou simplesmente conceder poderes às grandes corporações privadas.

Sobre o último tema referente à refuncionalização turística em áreas urbanas temos os impactos de (re)criação, que são observadas sob três categorias de análise: os impactos físicos, econômicos e sociais. Elas possuem uma interlocução e permitem entender de forma mais clara os processos que legitimam a refuncionalização turística. Com base nas discussões propostas por Hayllar, Griffin e Edwards (2011), e para fins desse estudo, elaborou-se o Quadro 1 com impactos positivos e negativos que emergem do tema. Fica implícito, contudo, que a lista de questões aqui apresentadas não tem a pretensão de ser exaustiva, mas o intuito de salientar algumas aproximações com o objeto de estudado.

Quadro 1 – Impactos positivos e negativos da refuncionalização turística.

IMPACTOS	POSITIVOS	NEGATIVOS
FÍSICOS	<ul style="list-style-type: none"> - Preservação de construções e sítios históricos; - Criação de espaços públicos inovadores; - Restauração de prédios abandonados; - Aprimoramento de espaços públicos e paisagem visual; - Limpeza de zonas industriais abandonadas; - Renovação da paisagem industrial 	<ul style="list-style-type: none"> - Destruição de prédios históricos e paisagens urbanas; - Reconfiguração das paisagens de rua e dos fluxos de pedestres; - Degradação visual; - Estetização exagerada de locais específicos; - Perda da integridade e identidade arquitetônica
ECONÔMICOS	<ul style="list-style-type: none"> - Criação de novas instalações; - Aumento da geração de empregos; - Aumento do fluxo turístico; - Construção e gestão de atrações de impacto; - Expansão de infraestrutura urbana e novas mobilidades; - Recuperação da economia local 	<ul style="list-style-type: none"> - Concentração de instalações e serviços que não beneficia outros pontos da cidade; - Distribuição desigual de benefícios; - Aumento de preços; - Especulação imobiliária; - Desalojamento de comunidades locais
SOCIAIS	<ul style="list-style-type: none"> - Aumento de conveniências públicas; - Oportunidades de emprego; - Novos serviços e instalações; - Novas formas de comunidade; - Aumento na diversidade no mix econômico e social da comunidade; - Aumento de participação das comunidades locais. 	<ul style="list-style-type: none"> - Comunidade fragmentada e sem direitos; - Especulação imobiliária; - Gentrificação; - Perda de espaços e locais pertencente à comunidade; - Perda de identificação comunitária e senso de pertencimento.

Fonte: Elaborado própria a partir de Hayllar, Griffin e Edwards (2011).

Em suma, todos os aspectos elencados corroboram com a discussão teórica do estudo para a compreensão da trajetória da refuncionalização turística em áreas urbanas. Nessa multiplicidade de dimensão transformadora, o espaço urbano necessita ser compreendido em seus diferentes usos, representações, imagens e significados, uma vez que sua organização por meio da refuncionalização altera seu sistema de valores e produz um novo contexto material e social para responder às novas necessidades socioeconômicas (COSTA, 2008; SANTOS, 1997; 2002).

A partir dos achados teóricos no campo do urbanismo, o Quadro 2 foi criado para congregiar os diferentes conceitos de intervenções urbanas, enxergando a refuncionalização turística como um conceito que direciona para o entendimento dos novos lugares urbanos construídos na sociedade contemporânea. Para a construção do raciocínio, foi necessário estabelecer uma costura epistemológica dos conceitos que são trabalhados no campo da arquitetura e urbanismo para entender o que muda quando tratamos desses conceitos no campo do turismo.

Nota-se que não importa o termo utilizado para transformar uma cidade, o que aparentemente sempre esteve em jogo nas intervenções é apropriação e reprodução do lugar em permanente resposta a um novo valor agregado para ela. O que se evidencia hoje em dia é que muitas cidades buscam notoriedade a partir das transformações urbanas para se integrarem ao mapa de investimentos do capital privado (ZANCHETTI, 2011), com a finalidade de aumentar sua competitividade no cenário nacional e mundial mais recentemente por meio da economia criativa (TEIXEIRA et al, 2016).

Embora as discussões sobre as inúmeras intervenções urbanas de reabilitação, requalificação e regeneração urbana estejam ligadas a diferentes categorias, destacando-se a construção de novas centralidades em função da expansão urbana, o reordenamento territorial com atração de novos atores e a promoção de núcleos históricos centrais, a ênfase desse trabalho se deteve a uma discussão das intervenções em frentes d'água uma vez que se inserem na dinâmica das cidades contemporâneas e são considerados espaços privilegiados de significação cultural, ambiental e simbólica (ALLIS, 2012; ANDRE; VALE, 2012). Nesse sentido, destacaremos a seguir alguns processos de refuncionalização em frentes d'água de área portuária nacional que são semelhantes ao objeto de estudo, observando as proposições e estratégias no contexto turístico

Quadro 2 – Conceitos envolvendo transformações urbanas.

CONCEITO	RENOVAÇÃO	REABILITAÇÃO	REQUALIFICAÇÃO	REVITALIZAÇÃO	REGENERAÇÃO	REFUNCIONALIZAÇÃO
Ideia Central	Embelezamento Urbano	Valorização Histórica	Centralidade Urbana	Recuperação Coletiva	Planejamento Estratégico	Empresariamento urbano
CARACTERÍSTICAS	Marca a ideia de demolição do edificado e conseqüente substituição por construção nova. A intervenção se dá em grande escala em locais onde não há reconhecimento do seu valor arquitetônico e histórico.	Compreende a execução de obras de conservação, recuperação e readaptação de edifícios e de espaços urbanos, com o objetivo de melhorar as suas condições de uso e habitabilidade, respeitando o caráter arquitetônico das estruturas.	Promove a qualidade física de determinado espaço, estimulando a construção e recuperação de equipamentos e infraestrutura, podendo ser alterada sua função original. A (re) introdução de qualidades urbanas encontra-se presente.	Procura buscar referenciais coletivos e comunitários nas formas de intervenção, propondo a valorização dos marcos simbólicos e históricos desses locais.	Abrange visão integrada buscando gerar mudanças duradouras a nível econômico, físico, ambiental e social.	Busca colocar as cidades no mercado do consumo cultural, estimulado as políticas públicas de promoção da imagem do planejamento urbano e da criatividade, evocando elementos estéticos.
ESCALA DE MUDANÇAS	Física: Transformação da cidade e paisagem.	Física: Recuperação de edificações e espaços públicos.	Física: Recuperação das condições estruturais e da paisagem.	Física: Recuperação de áreas degradadas existentes.	Física: Grandes projetos de reestruturação urbana	Estende-se a todas as escalas de mudanças anteriores.
	Social: Substituição de residentes ou visitantes por outros com níveis de rendimento, instrução e estilo de vida diferente.	Social: Pouca assistência dirigida a grupos socioespacialmente marginalizados e segregados.	Social: Espaços públicos com valor de centralidade e locais funcionais para habitação.	Social: Promoção de vínculos entre territórios, atividades e pessoas.	Social: Pouca abordagem social. Papel da comunidade na perspectiva neoliberal.	
	Econômica: Substituição ou desaparecimento da base econômica e funções associadas.	Econômica: Estratégia de gestão urbana com múltiplas intervenções.	Econômica: Dinamização econômica por meio de melhorias urbanas.	Econômica: Dinamização econômica com inserção de atividades com valor financeiro.	Econômica: Inserção de atividades com alto valor financeiro de comércio, serviço, lazer, cultura, turismo, habitação e outros.	

Fonte: Elaborado pela autora a partir de Moura et al (2006); Mendes (2013); Vasconcellos e Mello (2015).

4. REFUNCIONALIZAÇÃO TURÍSTICA EM FRENTE D'ÁGUA PORTUÁRIA: OS CASOS DE CIDADES BRASILEIRAS

Grande parte das cidades que abrigam os portos desde a sua origem, tiveram influencia direta das atividades portuárias no surgimento do seu núcleo urbano e no seu desenvolvimento socioeconômico. Possuindo diferentes espaço-tempos de valorização/desvalorização, as áreas portuárias contribuem para a compreensão atual da refuncionalização que ocorre sob a égide da valorização urbana e da inclusão das cidades no circuito turístico global.

O importante papel desempenhado pelos portos e sua forte relação com as áreas centrais das cidades foram mudando rapidamente a partir do século XIX. O modelo de acumulação do capital influenciou profundamente na dinâmica econômica de espaços portuários em várias cidades do mundo, promovendo a degradação de ambientes urbanos anteriormente ocupados por suas atividades (COZIC, 2012). As principais mudanças, e conseqüentemente o abandono desses ambientes, aconteceram na fase de afastamento das atividades industriais e de carga, levando a separação dos portos e das cidades entre as décadas de 1960 até 1970 (CARDOSO, 2009). De acordo com Mendes, Romanel e Freitas (2016), é nesse período que ocorre uma obsolescência acelerada das áreas portuárias provocadas pelo distanciamento da vida cotidiana urbana com as frentes d'água. Esse esvaziamento funcional é marcado pela passagem da cidade moderna para a cidade contemporânea, onde a containerização para o transporte de mercadorias, os avanços tecnológicos, a migração de estabelecimentos comerciais e industriais e a crise da função residencial influenciaram na degradação dessas áreas portuárias.

A partir da década de 1980 inicia-se a fase de “renascimento” dos portos, com as frentes d'água obsoletas desempenhando novas funcionalidades (BRUTTOMESSO, 1997). Embora Allis (2012) e Galimberti (2014) apontem antigas experiências de redesenvolvimento muito antes da década de 80, observa-se que em 1990 o processo de adaptação dessas áreas se intensifica e as esferas públicas se atentam para a importância de renovarem antigos centros urbanos voltando-se para os seus portos (MENDES, ROMANEL, FREITAS, 2016). Como forma de contextualizar historicamente as transformações no que tange às atividades portuárias, bem como a relação porto e cidade, o Quadro 3 apresenta as principais transformações das atividades portuárias e relação porto-cidade a partir do século XIX.

Observa-se que no novo cenário de revalorização das cidades, por meio de parcelas do espaço urbano, as iniciativas de intervenção passaram a focar nas instalações portuárias

subutilizadas ou parcialmente abandonadas, consolidando-se a ideia de que esses espaços poderiam se transformar em oportunidades urbanísticas, culturais, sociais e econômicas. De acordo com Bruttomesso (2004), as transformações dos portos tornaram-se uma oportunidade para muitas cidades não apenas por redesenhar fragmentos de seu tecido urbano, mas também por contribuir para renovar a organização da cidade, sua operação e imagem. Nesse caso, as frentes d'água de áreas portuárias urbanas assumem papel estratégico de competitividade dentro do fenômeno da globalização, tornando-se locais perfeitos para espetáculos midiáticos, eventos ocasionais, inversões imobiliárias e grandes projetos urbanos (DEL RIO, 2001; GALIMBERTI, 2014).

Quadro 3 – Transformações das atividades portuárias e relação porto-cidade.

PERÍODO	RELAÇÃO PORTO-CIDADE	PRINCIPAL CARACTERÍSTICA
Do século XIX ao início do século XX	Expansão da cidade.	Rápido crescimento industrial e comercial para além da cidade.
Meados do século XX	Industrialização e modernização	Aceleração industrial voltada principalmente para produção de petróleo e a introdução de contêineres.
De 1960 a 1980	Afastamento do porto	Inovações tecnológicas das atividades marítimas aumentam a separação da relação porto-cidade.
De 1980 a 1990	Redesenvolvimento da frente d'água	Modernização dos portos com a ocupação de grandes áreas territoriais. Regeneração urbana e retomada da relação com a frente d'água
De 1990 a 2010	Revalorização das estruturas portuárias primitivas e resgate das velhas formas com a refuncionalização.	Intensificação de projetos em áreas portuárias obsoletas com novas funções urbanas. Turismo, lazer, hotelaria e valorização paisagísticas no cerne das transformações.

Fonte: Adaptação de Couto e Strohaecker (2018).

Sobre esse último, Alvim, Ramos e Alves (2018) entendem que os projetos urbanos que são implementados nas frentes d'água no meio urbano são responsáveis por promover a transformação física objetivando a substituição ou reformulação de morfologias e do solo subutilizado. Os autores destacam que as “intervenções realizam-se num quadro de grandes investimentos e parcerias entre setores públicos e privados, apresentando geralmente alta complexidade não somente financeira, mas de constituição, implantação e gestão”. No contexto pós-moderno, essas intervenções reagem ao processo de produção capitalista, fomentando a vocação turística desses espaços para sua reavaliação imobiliária (BERTONCELLO, 2007; ZENATTO; SILVA, 2017). Observa-se então que as áreas portuárias refuncionalizadas passam a representar um espaço-mercadoria, destinadas ao

consumo individual ou em alguns casos como mediadora para o consumo visual (CARLOS, 2015).

Para tornar compreensível esse novo instrumento mediador de interesses, torna-se importante apresentar de forma breve experiências internacionais de refuncionalização portuária. Os casos pioneiros na literatura são os das cidades norte-americanas de Baltimore, Boston e New Orleans. De acordo com Monié e Vasconcelos (2012, p. 11), os níveis de lucratividade obtidos com esses empreendimentos iniciais e a aceitação da população para com a nova representação dos bairros portuários facilitaram o processo de difusão das propostas das frentes d'água dos Estados Unidos para a Europa e daí para o restante do mundo. Esses modelos tornaram-se um marco para projetos urbanos, onde na perspectiva de Harvey (2005), são vistos como a materialização de políticas de empresariamento urbano, uma vez que foram baseados no compartilhamento de riscos entre os setores públicos e privados. As experiências norte americanas fazem parte de três gerações de projetos de intervenção em frentes d'água. As outras duas são: europeias, com os portos de Londres, Barcelona, Génova, Amsterdã, baseiam-se em políticas de bem-estar social, tornando a participação da sociedade uma prática comum na definição de seus escopos; e asiáticas, com os portos de Tóquio, Yokohama e Singapura, possuem uma tendência cultural de manter um movimento permanente de retomada e expansão de territórios descaracterizando a paisagem histórica da linha de litoral (CARDOSO, 2009; MENDES; ROMANEL; FREITAS, 2016).

No cenário latino-americano, a intervenção em Buenos Aires (ARG), é uma das principais referências sobre a temática de refuncionalização. O projeto Puerto Madero chama atenção pela sua abrangência territorial e, mais ainda, por ser uma proposta voltada essencialmente para o desenvolvimento econômico, com a implantação de atividades comerciais, culturais, e de lazer (GIACOMET, 2008). Sobre o projeto, Yázigi (2009) destaca de maneira clara o papel do turismo e afirma que o projeto foi bastante ousado, embora esteja inserido na realidade de um país emergente. Apesar do notório desenvolvimento econômico para a localidade, estudos apontam que a especulação imobiliária e as desigualdades sociais foram acentuadas com o projeto (FILHO et al, 2017).

Essas experiências internacionais realizadas em frentes d'água, mesmo estando situadas em momentos e territorialidades específicas, não extingue a existência de diretrizes e características que os aproxima, uma vez que se encontra em espacialidades similares. Ao nos concentrarmos em casos brasileiros de refuncionalização nos deparamos com alguns objetivos, soluções e tipos semelhantes. De acordo com Sousa e Fernandes (2012) eles podem coexistir em uma mesma área ou distinguir-se em:

- Arranjo e requalificação de espaços públicos a nível urbanístico e funcional;
- Reutilização de antigas instalações portuárias através da sua adaptação à novas funções portuárias mais compatíveis com a vivência urbana, como por exemplo o transporte de passageiros, os cruzeiros ou recreação náutica;
- Reconversão de antigas instalações portuárias através da implantação de aspectos mais urbanos (atividades lazer, edifícios modernos);

Este último ponto apresenta-se como um dos fatores centrais que interliga algumas propostas de intervenção. Diante disso, cabe destacar projetos desenvolvidos em frentes d'água no contexto nacional que foram direcionados principalmente a reforçar o mercado turístico e a inserção das cidades no competitivo mercado de lugares. Os casos como o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro/RJ, a Estação das Docas, em Belém do Pará/PA e o Cais Mauá, em Porto Alegre/ RS são exemplos claros de grandes investimentos e conversões de áreas portuárias retomadas pelos processos de refuncionalização em frentes d'água.

4.1 Estação das Docas- Belém (PA)

Na cidade de Belém encontra-se um dos mais representativos exemplos de refuncionalização de orlas e frentes d'água do país. O projeto Estação das Docas, iniciado em 1997, foi conduzido pelo governo estadual com o discurso de valorização da orla portuária, transformando os galpões do antigo porto de Belém em um complexo de entretenimento e gastronomia (FREITAS, 2010). O projeto estava inserido em contexto de implantação de grandes equipamentos, denominado Novo Pará, que eram voltados para a transformação da capital paraense em um polo turístico, sendo fomentado pelo poder público local, com algumas parcerias privadas (MENDES; ROMANEL; FREITAS, 2016).

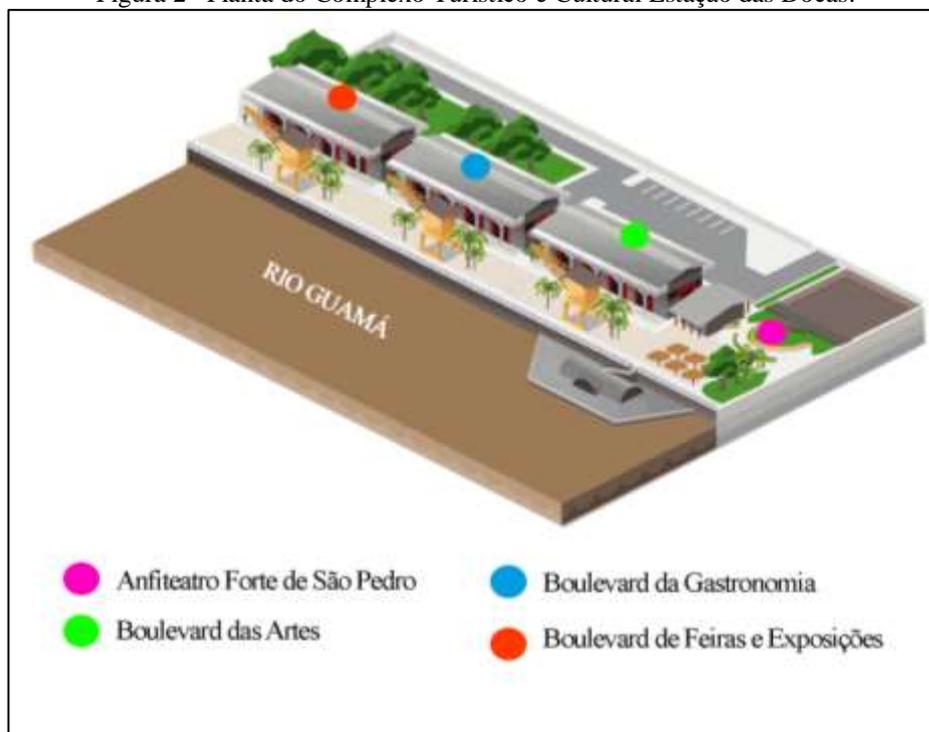
Ao ser implantado no ano 2000, o Complexo Turístico e Cultural Estação das Docas ocupou uma área de trinta e dois mil metros quadrados, transformando os galpões que foram construídos no final do século XIX e início do século XX, em um espaço de consumo e lazer (figura 2), apresentando-se como um fortalecedor da imagem urbana a partir da atração de turistas (JESUS, 2016). Os atrativos encontrados no complexo turístico são:

- 1) O “Boulevard das Artes”: abriga o espaço expositivo permanente "Memória do Porto", que conta com um acervo de fotografias e objetos seculares encontrados no local; uma mini fábrica de cervejaria local, lojas de serviço e artesanatos e palco para shows.
- 2) O “Boulevard da Gastronomia”: abrigada operações de alimentação, com restaurantes de comidas regionais e internacionais, pontos de *fast-food*, lojas, infraestrutura

corporativa e um palco móvel de apresentações, que foi adaptado nos antigos trilhos metálicos de transporte interno de carga.

- 3) O “Boulevard de Feiras e Exposições”: abriga um teatro e área destinada à realização eventos voltada ao turismo de negócios e apresentações culturais.

Figura 2– Planta do Complexo Turístico e Cultural Estação das Docas.



Fonte: Adaptação de <http://www.estacaodasdocas.com.br> (2019).

Além dos galpões, a área externa abriga estacionamento e um anfiteatro que originalmente foi o ponto de estruturação do Cais de Belém e atualmente serve para eventos culturais. Apresentando semelhança com os padrões do Puerto Madero, as atividades de lazer e o espaço público são aspectos de destaque do projeto Estação das Docas e alvo de algumas investigações (CASTRO; FIGUEIREDO, 2013; PEREIRA, 2019; PEREIRA; MATOS, 2015). No que concerne aos aspectos físicos e simbólicos, o caso paraense conjugou o reuso de estruturas antigas como elementos paisagísticos decorativos na tentativa de preservar a memória portuária (Figuras 3 e 4).

Sobre a gestão do complexo ele foi o primeiro investimento público do governo do Pará a ser gerido por uma entidade sem fins lucrativos. O custo total apresentado foi de aproximadamente R\$25 milhões, esse valor ultrapassou duas vezes o orçamento previsto. Desses, R\$6 milhões foram financiados pelos empresários que exploram comercialmente o espaço. De acordo com Arruda (2003) a meta inicial era que o projeto conseguisse se

autossustentar economicamente, mas isso nunca foi alcançado. O Estado foi obrigado a injetar mensalmente recursos financeiros para manter o funcionamento do complexo, subsidiando as atividades comerciais com recursos públicos (LIMA; SANTOS, 2015).

Figura 3 – Estação das Docas-PA



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

Figura 4 – Estação das Docas-PA



Fonte: Elaborada pela autora (2018).

A política cultural em torno do projeto foi baseada em um forte discurso identitário de ‘revitalização’ do patrimônio histórico da cidade, dando ênfase a intervenções urbanísticas de grande escala para inserir Belém de forma mais competitiva no mercado simbólico nacional e internacional. No contexto de desenvolvimento que se fazia em torno da capital paraense:

[...] revitalizar a área portuária implicava, para o governo, resgatar a visibilidade do rio, elemento importante para a fundação de Belém, e oferecer à população espaços privilegiados para manifestações culturais e artísticas. A intenção era alavancar a atividade turística em toda a região, tendo a antiga área portuária como ícone da retomada do crescimento econômico do Estado (LIMA; SANTOS, 2015, p. 236).

Dessa forma, o objetivo do projeto era adquirir melhor posição na concorrência intercidades, por meio de uma imagem própria de valorização da região ribeirinha e na viabilização do espaço para demonstração dos patrimônios material e imaterial do Pará (BARBALHO; FREITAS, 2011). Nessa dinâmica, entende-se que o projeto foi operacionalizado por meio do marketing urbano, para aumentar o grau de conhecimento externo da cidade e conseqüentemente sua atratividade.

Ao analisar as repercussões turísticas e socioculturais do projeto Estação das Docas, Tavares e Kiyotani (2013) apontam que o projeto tornou-se a principal imagem do marketing turístico de Belém e trouxe investidores da prestação de serviços, dinamizou a economia e reviveu a paisagem portuária. Apesar de alguns benefícios turísticos, culturais e econômicos, a devolução do direito ao rio à comunidade local, uma das premissas do projeto, não foi efetivada, uma vez que a valorização e enobrecimento por parte da iniciativa privada não

proporcionou e permitiu o acesso público e democrático a todos no espaço. Segundo Pereira (2019), a política do Estado traçou um perfil espacial semelhante à de um Shopping Center. Essa transformação do espaço público em semipúblicos ou pseudopúblicos (TREVISAN, 2009) destinados ao consumo e lazer, é entendida na discussão de Grande e Boaventura (2014) como desmaterialização e desimportância dos signos e símbolos espaciais. Essa dinâmica urbana relaciona-se com o que Peixoto e Silva (2016) apontam sobre segregação na orla de Belém. Os autores destacam que a gentrificação que ocorre na capital paraense elitiza o espaço em função do apelo turístico, favorecendo a produção de riqueza econômica em detrimento da vida popular.

4.2 Porto Maravilha- Rio de Janeiro (RJ)

O projeto Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro, seguiu os padrões de intervenções urbanísticas internacionais, sendo inspirado principalmente no modelo de Port Vell em Barcelona. Tida como o maior projeto de intervenção urbana da América Latina, a Operação Urbana Consorciada se orquestrou com amplas ações nos espaços públicos da região portuária do Rio de Janeiro, estimulando a presença de grandes empresas transnacionais a partir da maior e mais complexa operação de PPP do país (WERNECKY, 2017).

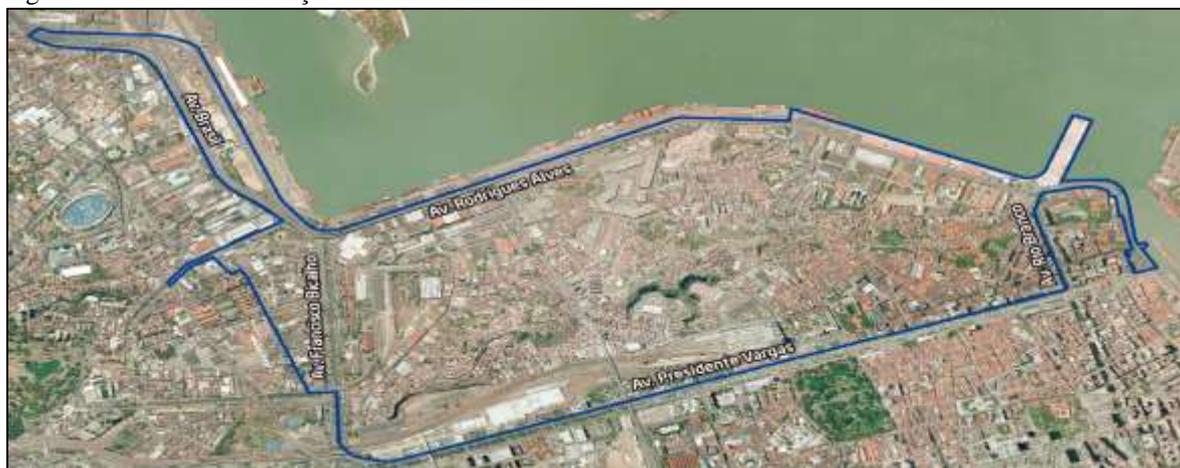
O projeto, que se encontra em um perímetro de cinco milhões de metros quadrados (figura 5) ocupando boa parte da orla portuária da cidade com terrenos públicos, delineou-se quando o Brasil e o Rio de Janeiro são escolhidos, respectivamente, para sediar a Mundial FIFA 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Nessa perspectiva, Sánchez e Broudehoux (2014), apontam que a realização de eventos de caráter mundial possibilita a legitimar a adoção de um quadro político-institucional excepcional, permitindo a flexibilização de certas obrigações e regras para agilizar a execução de intervenções urbanas que beneficiarão o evento.

No caso do Rio de Janeiro, ficou evidenciado que a prefeitura aproveitou a realização do megaevento esportivo na cidade para incluir equipamentos da região portuária como estratégia de coalizões e consensos em prol da viabilização do Projeto Porto Maravilha. De acordo com a Lei Municipal Complementar nº101/2009, que estabeleceu as principais metas para o projeto, destacam-se:

- Reurbanização do Morro da Conceição, através da promoção de infraestrutura urbana (recuperação de ruas, iluminação pública e melhorias no fornecimento de água e esgoto).

- A revitalização da Praça Mauá e do Píer Mauá.
- Instalação de equipamentos culturais: o exemplo do Museu de Arte do Rio, Museu do Amanhã (do renomado arquiteto espanhol Santiago Calatrava), Museu Olímpico aquário do Rio – AQUARIO e etc.

Figura 5 – Área de intervenção do Porto Maravilha



Fonte: <https://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>, 2019.

A criação de ícones arquitetônicos e novos equipamentos de visitação (figura 6) transformou a “cidade-como-palco” (HALL, 2015, p. 415), enobrecendo o espaço da cidade do Rio de Janeiro com narrativas que associaram embelezamento, segurança e qualidade de vida à memória do lugar (FERREIRA, 2013; MELLO, 2017). De acordo com Oliveira (2015), esses aspectos foram reforçados com o apelo ao consumo, priorizando o setor terciário por meio do turismo e da cultura. Nesse quesito, Ferreira (2010) destacou que a sobreposição do interesse turístico, político e econômico ao interesse das comunidades locais seria imprudente, concluindo que o projeto Porto Maravilha visaria apenas beneficiar o capital privado, ignorando os interesses sociais da cidade.

Segundo Diniz (2013), o Porto Maravilha se baseou na construção social do discurso no “imaginário da revitalização”, aliado à conjuntura de crescimento econômico do país para realizar o chamado “milagre carioca” do qual emergiu uma coalizão urbana envolvendo os três níveis de governo, por meio de um arranjo institucional com os tradicionais e novos atores da economia da cidade. Todos praticando um modelo de governança empreendedora a fim de criar uma nova dinâmica social e econômica, transformando o Rio em uma *global city* (HARVEY, 2006).

Figura 6 – Vista aérea do Porto Maravilha- Museu do Amanhã



Fonte: <https://www.otempo.com.br/turismo/rio-mar-e-porto-1.1423047> (2019)

Nesse contexto, o projeto Porto Maravilha torna-se emblemático no que diz respeito a refuncionalização turística e por envolver questões referentes à planejamento estratégico, *city marketing*, Parcerias Público Privado (PPP), coalizões de atores (Harvey, 2006) e engenharias de consenso (Sánchez, 2001). Além disto, é relevante destacar que o local propôs inovações relevantes na gestão das contradições internas ao perímetro da operação urbanística. Toda a efervescência turística gerada no Rio de Janeiro por conta do porto se consolidou como um modelo “vitorioso” de lazer, cultura e turismo.

Logo, as experiências mostram que os projetos voltados à refuncionalização e adequação do espaço podem ser feitos para posicionar as cidades nos mercados mundiais, através da criação de ícones urbanos e de espaços de consumo, lazer, entretenimento e turismo.

4.3 Cais Mauá- Porto Alegre (RS)

O Cais Mauá, é outro caso de porto de cidade brasileira, que envolve a temática de refuncionalização do espaço urbano. Está localizado próximo à área central e histórica da capital do Rio Grande do Sul e é uma seção do porto fluvial de Porto Alegre, que é parte do delta do Rio Jacuí. Enquanto desativado e ocioso, sua localização geográfica privilegiada se mostrou um local com forte apelo turístico, cujas peculiaridades o tornaram alvo de resgate e recuperação não só por parte do poder público, mas também do poder privado. Ocupando uma

faixa de 181.294,21m², o projeto pretende executar obras em três setores (figura 7). O setor Docas, que pretende construir torres de negócios com serviço de hotelaria, eventos e convenções. O setor Armazéns, que pretende utilizar antigos armazéns para instalação de hotel, lojas, área para apresentações culturais e restaurantes. O setor Gasômetro, será transformado em um shopping center. A proposta em Porto Alegre não difere de outros projetos nacionais em que pese à refuncionalização das frentes d'água.

Figura 7 - Setores de intervenção do projeto Cais Mauá.



Fonte: Adaptado de Cavalheiro (2008).

Desde a abertura do edital de concorrência para revitalização em 2010, até a liberação de todas as licenças necessárias para a instalação do empreendimento, as obras serão executadas pelo consórcio Porto Cais Mauá do Brasil S.A., em um modelo de concessão de 25 anos, semelhante aos já mencionados casos do Rio de Janeiro e Belém. O consórcio estima que o Cais Mauá resulte em investimentos em torno de R\$ 500 milhões e gere cerca de 30 mil empregos. Todo esse interesse por parte da iniciativa privada se faz presente devido a localização estratégica do porto para atrair turistas (Vieira, 2011). O apelo do projeto se assemelha aos casos emblemáticos brasileiros, onde se vende a imagem da reintegração da população com o centro histórico e as águas do lago Guaíba (CAIS MAUÁ, 2019).

Vale ressaltar que embora exista o projeto, o Cais vai muito além desse contexto de modernização e faz parte da história da cidade cujas características especiais o fizeram ser

protegido pelos Patrimônios Histórico Nacional e Municipal. (LACERDA; MELLO, 2018). A importância histórica do Cais Mauá reside no fato de sua construção resultar de um grande esforço conjunto entre o governo e a sociedade gaúcha, que se empenhavam, no início do século XX, para modernizar a capital e incrementar a economia.

Por ser um desenho ainda em execução, e mesmo diante de todos os estudos e conclusões vigentes, o projeto em questão não pode ser apresentado como caso de sucesso ou não, pois todos os números existentes são apenas estimativas. Então a exemplo de outras, a cidade confronta discursos e conflitos de interesses políticos e crise de identidade social, onde ao mesmo tempo em que se busca a preservação da história, turismo e das tradições locais, observa-se a exploração comercial e privada de um Patrimônio Histórico. A apropriação do espaço fica entre o paradigma do uso do ambiente público e o benefício do capital financeiro.

Portanto, segundo Lacerda e Mello (2018), torna-se interessante refletir sobre a problematização de que se o velho Cais parece ser uma porta aberta para novos negócios, então outros espaços públicos podem também ter essa conotação, logo a iniciativa privada pode encontrar alternativas para propagar na área uma lógica de mercado, e o poder público pode entregar o que é um espaço de representatividade da população para a especulação imobiliária.

Observa-se que apesar dessas infraestruturas portuárias possuírem importância no nascimento e desenvolvimento das áreas urbanas no passado, na atualidade, desponta e se acirra numa relação tensionada na maior parte das frentes d'água em cidades brasileiras. (ROCHA, 2019). Os projetos aqui destacados sugerem uma aproximação evidente com o PNR, uma vez que as características de execução com o incentivo das parcerias público privada e o apelo direcionando ao setor de serviços como uma salvação, são similares nos exemplos. O olhar para esses os casos nacionais possibilita compreender os modelos vigentes de intervenção que na grande maioria acaba replicando propostas que não se adequam as realidades locais e não consideram em sua centralidade as necessidades e vontades da população. Com bases nesses exemplos, que tem sido alvo de pesquisas com um posicionamento crítico em relação às ações de planejamento adotadas (FREITAS, 2010; FERREIRA, 2013; GIANNELLA, 2015; JANOT, 2016), serão abordados a seguir as intervenções que ocorreram no Recife Antigo para que se façam as discussões referentes ao o objeto desse estudo.

5. AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RECIFE ANTIGO E SUA RELAÇÃO COM O TURISMO

Os processos de transformação urbana que vem ocorrendo na área central do Recife têm suas peculiaridades, entre elas a elaboração de Grandes Projetos Urbanos – setor público, e de Empreendimentos Imobiliários – setor privado, visando atender a uma nova demanda de usuários solventes e do turismo nacional e internacional (HARVEY, 2000; BORJA; CASTELLS, 1996). Não obstante, é importante destacar que a revalorização do espaço urbano no Recife Antigo ocorre desde século XX, ensejando uma nova paisagem urbana e modificando as relações econômicas e sociais, muitas vezes estimuladas para a fruição do patrimônio na perspectiva do lazer e consumo. Diante disso, serão apresentados alguns planos, programas e projetos de maior relevância no Recife Antigo, que privilegiou abordagens e dimensões (físico-preservacionista, econômica e gestão) que se relacionam direta ou indireta com turismo, apresentando possíveis ganhos sociais.

As primeiras intervenções urbanas no Recife Antigo no século XX iniciaram com três importantes planos. O primeiro foi o Plano de Melhoramentos do Porto do Recife (1909-1918), em sequência o Plano de Saneamento do Recife (1909-1915) e por último o Plano de Reforma Urbana no Bairro do Recife (1910-1913) (LUBAMBO, 1991; PINTO, 2015). Segundo Loreto (2016), esse último plano é considerado a primeira grande intervenção urbana e foi apoiada pelo argumento de melhorar as atividades de escoamento de mercadorias do Porto do Recife e modernizar o bairro. A Reforma Urbana do Bairro do Recife (figura 8) foi apontada por Lubambo (1991), como uma ação de valorização do solo que se utilizou do porto para justificar as grandes demolições de imóveis, com a verdadeira intenção de limpar a área e higienizar o ambiente. O contexto histórico apresentado pela autora demonstra que houve diferentes fatores em prol das reformas, dentre elas, o alinhamento político entre grupos distintos da época (fazendeiros, comerciantes, usineiros e banqueiro), investimento de empresas estrangeiras nas obras e o apoio de intelectuais e de veículos da imprensa local que apoiaram a ideia de uma urbanização moderna e cosmopolita para o bairro (LORETO, 2014). Ao utilizar o porto como mote para a valorização do bairro, a dimensão econômica foi o objeto central da reforma.

O resultado dessa reforma, que se consolidou na década de 1920, resultou na reconfiguração dos novos usos do espaço urbano. O bairro se fragmentou em duas partes, a modernizada que foi adquirida com a reforma e a não modernizada, vinculada ao bairro periférico formado pelas atividades do porto (SILVA, 2015). Essas imagens distintas

acabaram influenciando o direcionamento das intervenções urbanas que se sucederiam nos anos seguintes.

Figura 8 – Demolições da reforma urbana no Bairro do Recife em 1910.



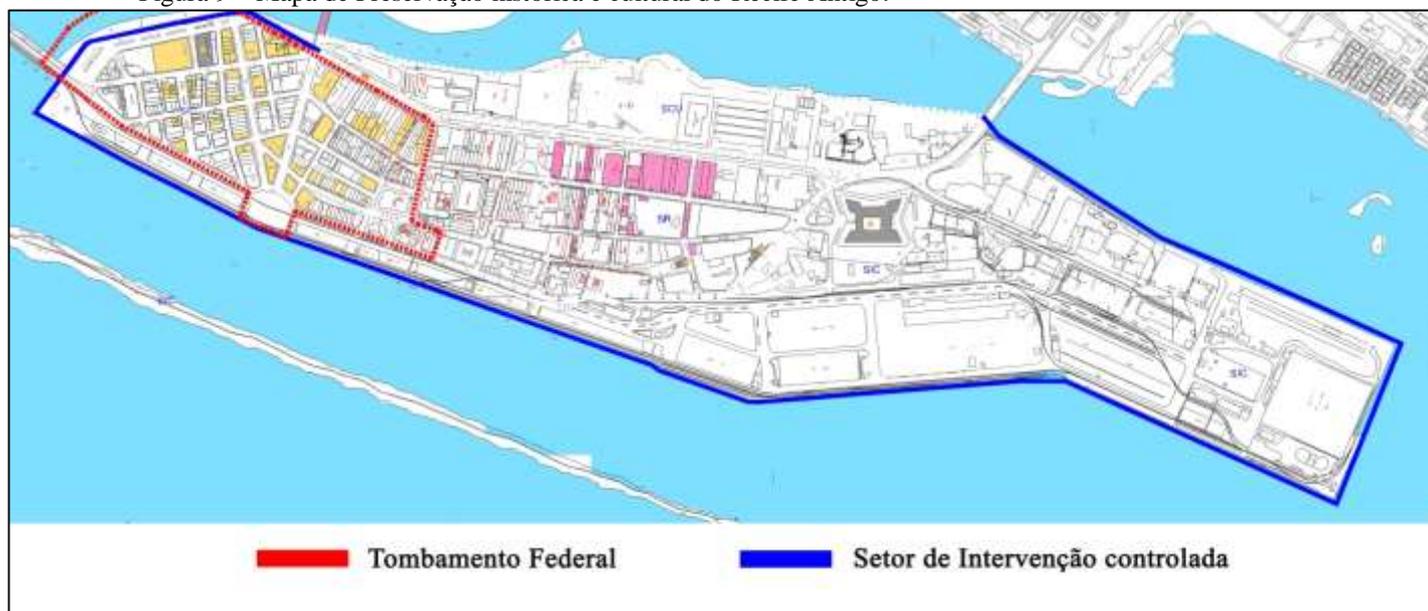
Fonte: [http://marcozero.org/bairro-do_recife-100-anos-depois/#prettyPhoto\[gal_2\]/9/](http://marcozero.org/bairro-do_recife-100-anos-depois/#prettyPhoto[gal_2]/9/) (2019).

Entre as décadas de 1960-1970, várias questões levaram à desvalorização do Recife Antigo, que se transformou na “periferia” da cidade. A intensa degradação ambiental, o enfraquecimento imobiliário e a metropolização do Recife, que relocou boa parte da população e atividades terciárias do bairro, acentuaram a estagnação econômica do bairro. Esses fatores estimularam a perda do valor cultural e social do Recife Antigo, diminuindo sua materialidade enquanto espaço de convivência (LACERDA, 2007). Com essa realidade, em 1973 surge o interesse de recuperação do bairro através do Programa de Preservação de Ambientes Urbanos. É neste programa, que pela primeira vez o discurso do turismo emerge. Ainda que pontualmente, a atividade turística aparece como um mecanismo de utilização social e econômica para a preservação das construções históricas do Recife Antigo (LEAL, 1995).

Em continuidade ao programa, em 1978 o Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife (PPSH/RMR) é elaborado pela Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (FIDEM). O plano reconhecia o valor artístico e histórico da região e se resumia a proteger os bens arquitetônicos e urbanísticos (PLANO..., 1978). Vale ressaltar que, embora o porto fizesse parte desse contexto histórico, tendo importância na formação da cidade, as suas edificações que consistem nos seus armazéns, e seu entorno, não se encontram incluídos no polígono de tombamento federal do

IPHAN como é possível verificar na figura 9. De acordo com Esposito (2017), os bens da área portuária encontram-se inseridos, apenas, em perímetro tutelado pelo Município de Recife, no Setor de Intervenção Controlada. Isso demonstra que os bens industriais da cidade não eram “eleitos” como patrimônio cultural, sendo considerado de baixa relevância para conservação da memória industrial e social das cidades.

Figura 9 – Mapa de Preservação histórica e cultural do Recife Antigo.



Fonte: Adaptado de Esposito (2017).

A partir da década de 1980, os olhares se voltam para o Recife Antigo e sua recuperação passa a ser buscada com insistência por parte da administração pública (VIEIRA, 2008). Nesse período iniciam-se estudos para a elaboração de um plano que contribuísse, a prefeitura municipal da cidade finaliza o Plano de Reabilitação do Bairro do Recife, que além de preservar as características físicas identificava o valor imaterial do conjunto arquitetônico. O objetivo do plano era resgatar a memória dos habitantes que ali residiam, integrando as camadas populares (habitantes da Favela do Rato, os empregados do porto e as prostitutas) nos projetos de intervenção (LACERDA, 2007). Esse processo participativo no bairro não foi apoiado pelos principais atores econômicos (dirigentes do porto, grandes proprietários, atacadistas, dirigentes de grupos financeiros, e outros), pois não havia valor econômico agregado, o que influenciou diretamente na falta de êxito do plano (ESPOSITO, 2017; VIEIRA, 2008).

Com essa descontinuidade nas propostas, em 1992 um novo plano foi encomendado pelo governo estadual como parte do Programa Integrado de Desenvolvimento do Turismo no

Nordeste (PRODETUR). O Plano de Revitalização do bairro do Recife consistia na dinamização de usos e a valorização de toda a região histórica, tornando o bairro um espaço de lazer capaz de constituir uma atração turística nacional e internacional (LYRA, 2016; OLIVEIRA et al, 2017). Ainda que o plano tivesse a preocupação em conservar o patrimônio edificado, a prioridade se deu na dimensão econômica, transformando o bairro em um centro de serviços (SILVA, 2015). Nesse momento, nota-se claramente a tentativa de consolidar a imagem do Recife Antigo por meio do patrimônio cultural. De acordo com Leite (2002, p.118), “a proposta estava voltada ao incremento da economia local, pretendendo tornar o Bairro do Recife um complexo *mix* de consumo e entretenimento”. O Plano de Revitalização articula-se com os pressupostos do marketing de cidade (SÁNCHEZ, 2003) e do *marketing turístico* (GÂNDARA, 2008), podendo ser considerado o início da tendência de espetacularização que se sucederia no Recife Antigo no século XXI. Baseando-se na execução e gestão da parceria público e privada, o processo de estruturação do plano ocorreu em fases distintas, dividindo o bairro em 3 setores: o Setor de Intervenção Controlada (Polos Alfândega, Bom Jesus e Arrecifes), que abriga as edificações de valor histórico-cultural; o Setor de Consolidação (Polo Capibaribe), onde se localizam as instituições públicas; e o Setor de Renovação Urbana (Polo Pilar) (LACERDA, 2007; SOUZA; LAPA, 2015) .

Nos anos 2000, iniciam-se novos modelos de gestão no Recife Antigo que era percebido como um território de oportunidades para a atração de empreendimentos. O interesse de ampliação da escala territorial foi sendo articulada com estratégias de ação integrada que envolvia diferentes componentes como: cultura, meio ambiente, identidade territorial, habitação, mobilidade e tecnologia. Nesse processo, um dos principais atores identificados na transformação espacial do bairro foi Porto Digital. O parque tecnológico inicia suas atividades, com incentivo do estado, atuando na governança do Arranjo Produtivo Local (APL), sendo responsável pela consecução de projetos estruturadores que atraem empresas de Tecnologia, Informação e Comunicação (TIC) para uso e recuperação de imóveis ociosos no Recife Antigo (PORTO DIGITAL, 2013). Apontado por Lyra (2016), como importante agente articulador de inovações culturais, políticas de produção e consumo de base urbana, a presença do Porto Digital se insere na tendência contemporânea de reordenamento territorial de áreas degradadas, em um relacionamento de interesses específicos e pouco claro entre o poder estatal e o setor privado (HARVEY, 2005).

Nesse cenário de governança urbana e com o interesse de apropriação territorial estratégica, surge o Plano do Complexo Turístico Cultural Recife- Olinda (2003), proposto conjuntamente pela Prefeitura do Recife e Prefeitura Municipal de Olinda com o objetivo de

promover a integração do planejamento e gestão territorial com a gestão das atividades turístico-culturais das duas cidades (COMPLEXO..., 2003). Segundo Silva (2015, p.53) a proposta seria “realçar o vínculo histórico e a interação econômica e cultural” das áreas que estavam sendo ocupadas de forma rarefeita e muitas vezes subutilizada. Observa-se que o discurso do plano foi impulsionado pelos novos atores que se estabeleceram na área, na tentativa de induzir o desenvolvimento em nível metropolitano. Apesar do documento apresentar fundamentos básicos para o reconhecimento da identidade da região e trazer reflexões sobre a questão da pluralidade cultural e defesa do patrimônio material e imaterial, sua política urbana e cultural não seguiu adiante.

Mesmo sem a implementação do Plano do Complexo Turístico Cultural, o governo estadual continuou com o interesse na frente d’água que ligava as duas cidades, uma vez que área concentrava muitos terrenos públicos subutilizados, com usos passíveis de desativação e refuncionalização. Foi então a partir do plano que o Projeto Urbanístico Recife-Olinda (2006) foi elaborado, com a participação dos governos municipais de Recife e Olinda, governo estadual e federal, junto com a consultoria do Porto Digital e a empresa pública portuguesa Parque Expo (PROJETO...; 2006). O projeto pretendia estabelecer uma centralidade metropolitana, promovendo a sustentabilidade ambiental e inclusão sócio-territorial através do redesenho da frente d’água dos dois municípios, buscando integrar os espaços de interesse com novas possibilidades de desenvolvimento humano e econômico. A proposta de intervenção na faixa costeira de aproximadamente 8 km pretendia firmar “parcerias com instituições oficiais, entidades empresariais privadas e com a sociedade civil organizada, no sentido de viabilizar a implantação de novos empreendimentos” (SILVA, 2015, p. 53) em 12 áreas da cidade. O projeto Recife-Olinda possuía um forte componente de lotes para equipamento turístico e áreas de habitação social, no qual se pretendia ocupar os terrenos em um prazo 15 anos. No entanto, em 2007, após a mudança de gestão não houve continuidade e o projeto acabou transformando-se em grande negócio imobiliário.

Diante das intervenções propostas em diferentes décadas, dentro do Recife Antigo, e da repercussão que os empreendimentos e equipamentos culturais, de entretenimento, de lazer e de serviços trouxeram para o bairro, começaram a surgir programas e projetos no intuito de se fazer valer a cultura do lugar e reforçar o apelo turístico na área central. Nesse processo, destacam-se ações elaboradas pela Prefeitura Municipal do Recife (PCR).

O plano “Recife! Nosso Centro” (2010) foi um dos primeiros a ser elaborado nessa, visando promover a requalificação integrada do centro do Recife e resgatar “seu papel como referencial de comércio, serviços e moradia, restituindo a simbologia histórica e cultural

característica desse território junto à população da cidade” (RECIFE, 2010). O objetivo do plano consistia em viabilizar estratégias de ocupação de seis bairros do centro com diferentes ações estruturadoras, dentre elas salienta-se as propostas para o Recife Antigo:

- Requalificação da comunidade do Pilar;
- Implantação de sinalização turística;
- Construção do Centro Cultural da Caixa;
- Projeto de recuperação de calçadas;
- Iluminação de oito ruas realizadas com recursos da PCR e do Programa Monumenta;
- Requalificação de Áreas Portuárias (REVAP);
- Acessibilidade e melhoria da iluminação pública;
- Implementação do projeto “Trilhas do Patrimônio”;
- Requalificação do molhe de Brasília Teimosa até o Parque das Esculturas;
- Implantação do Paço do Frevo.

Segundo Serafim (2012), a estratégia desse plano era consolidar o centro da cidade com referência de uma economia terciária moderna seja em turismo e cultura e indústrias criativas. Nesse momento, percebe-se que as intervenções do bairro passaram a ter como argumento às políticas de economia criativa, uma vez que os modelos replicados das transformações urbanas contemporâneas são pautados na reconfiguração da memória e da experiência (LYRA, 2016). O Recife Antigo passa a ser inserido no contexto de território criativo, que segundo Closs e Oliveira (2017) é definido como espaço de vida e trabalho que integra relações sociais (econômicas, culturais e política) por meio de atividades criativas, contemplando convergências e divergências construídas historicamente. Nessa lógica, o que se tenta é produzir, circular e distribuir bens e serviços de valor simbólico (SANTOS, 2005) por meio da criatividade.

As relações sociais no meio urbano passam a ser exploradas com maior frequência pela esfera pública municipal. Em 2013 a Secretaria de Turismo e Lazer do Recife (SETUREL) apresenta o Plano Estratégico de 2013-2017. Ao investigar a ressignificação do Recife como destino pela criatividade social Pessoa (2014), ressalta que o plano fomentava a visitação da cidade e envolvia o morador por meio do lazer no espaço público, integrando residentes e visitantes em atividade interacionais. No plano foram definidos dois grandes projetos: a Ciclofaixa de Turismo e Lazer, incentivando o uso da bicicleta em passeios pela cidade; e o Recife Antigo de Coração, com a promoção e abertura das ruas do Recife Antigo

para realização de atividades esportivas e de lazer pela população. Nesse caso, o espaço público aparece como um lugar fundamental para o desenvolvimento das práticas de entretenimento e lazer controladas, uma vez que o poder municipal priorizou algumas áreas.

Essas ações, embora estejam situadas em épocas distintas, apresentam semelhanças com as intervenções anteriores no que tange a utilização do patrimônio cultural e espaço público como mote para a transformação e dinamização do Recife Antigo. Conseqüentemente, em alguns casos, a conexão com o turismo se faz presente, à medida que o patrimônio passou a ser utilizado na dinâmica econômica, valorizando áreas estratégicas para a produção e reprodução do espaço urbano. O Quadro 4 sintetiza os planos e projetos apresentados, que de algum modo converteram o Recife Antigo em um lugar de consumo, por meio de diferentes estratégias promovidas pela gestão pública.

Quadro 4 – Planos e projetos nas transformações do Recife Antigo.

NOME	ANO	DESCRIÇÃO	RELAÇÕES COM O TURISMO	POSSÍVEIS GANHOS SOCIAIS
Programa de preservação de ambientes urbanos	1973	Preservação das construções históricas	Patrimônio histórico relacionado às funções de lazer e turismo.	Não identificado
Plano de preservação dos sítios históricos da região metropolitana do Recife	1978	Revitalização de ambientes históricos centrais da cidade através de proposições e de instrumentos normativos.	Não identificado	Reintegração dos ambientes históricos ao contexto metropolitano.
Plano de reabilitação do bairro do Recife	1988	Preservação do conjunto material e valor imaterial do bairro a partir de alguns projetos.	Não identificado	Integração dos moradores ao processo de reabilitação do bairro.
Plano de revitalização do Bairro do Recife	1993	Realização de melhorias na infraestrutura urbana e transformação econômica do bairro.	Patrimônio histórico utilizado como marketing de cidade e marketing turístico	Transformação econômica. Organização do espaço urbano baseada no uso misto.
Plano complexo turístico cultural Recife-Olinda	2003	Dinamização econômica das cidades de Recife e Olinda por meio do seu acervo e valores culturais.	Integração e promoção de atividades turístico-culturais.	Valorização da dinâmica social e cultural.
Projeto Recife/Olinda	2006	Urbanização e diversidade funcional da frente d'água.	Fortalecimento da rede cultural e turística da região	Melhoria e ampliação das infraestruturas e inclusão sócio-territorial das populações carentes.
Plano 'Recife! Nosso centro'	2010	Requalificação integrada do centro do Recife	Valorização do patrimônio histórico e oferta de estrutura turística básica.	Restituição da simbologia histórica e cultural. Melhoria na infraestrutura e acessibilidade.

Plano estratégico de 2013-2017	2013	Visitação e envolvimento no espaço público da cidade.	Promoção de atividades culturais e lazer.	Abertura de espaços públicos.
---------------------------------------	------	---	---	-------------------------------

Fonte: Elaborado pela autora a partir de Esposito (2017); Lacerda (2007) e Silva (2015).

A partir dessa discussão sobre as transformações urbanas no Recife Antigo, aonde a retomada do centro histórico sempre foi o alvo das intervenções realizadas pelo poder público para modernizar o bairro e inseri-lo no cenário de produção e reprodução do consumo das cidades, foi possível resgatar um histórico das estratégias de apropriação do espaço, bem como aproximá-las de alguma maneira da atividade turística. Fica nítido que os planos e projetos destacados assumem praticamente os mesmos objetivos de “reintegrar e devolver” o espaço urbano à população, apenas mudando de nome na tentativa de se mostrar diferente. O que se percebeu é a predominância do apelo mercadológico voltando-se para atividades relacionadas ao turismo e à animação cultural que quase sempre beneficiam apenas uma pequena parcela da população. Aparentemente essas ações não se tornam consistentes em longo prazo devido às convulsões políticas âmbito municipal e estadual.

Com base nessas informações, o próximo capítulo discutirá sobre o Porto do Recife e a proposta do projeto Porto Novo Recife, já que esses se encontram na linha cronológica de transformação e adaptação do Recife Antigo e está no âmago desse estudo. Será apresentado a seguir um breve histórico sobre o porto da cidade do Recife e sequencialmente as características e estratégias adotadas para a execução do PNR.

6.UM BREVE MERGULHO NO PORTO DO RECIFE

O desenvolvimento socioeconômico e cultural do estado de Pernambuco e da cidade do Recife tem sua história ancorada no porto. Considerado como a primeira “instituição civilizadora” da cidade (ALCHORNE, 2014), na época colonial recebeu pelo navegador Pero Lopes de Souza o nome de *Arrecife dos Navios* (1530) devido à muralha natural de pedras de coral e arenito que protege a cidade. Segundo Machado (2009), o porto era a principal porta de entrada da cidade e permaneceu por muito tempo como portão de escoamento de mercadorias da época como o açúcar, produzido nos engenhos que ocupavam as várzeas dos rios Capibaribe e Beberibe, pau-brasil, pedras preciosas, entre outros. É nesse período que surgia o interesse de imigrantes europeus em desembarcar nas terras pernambucanas, devido às riquezas naturais e a paisagem exuberante.

Com o crescimento da atividade portuária entre os séculos XVI e XVII, surgiu um povoado na Ilha do Recife então conhecida como *Povoação dos Arrecifes* ou *Ribeira Marinha do Arrecifes*, hoje Bairro do Recife. Com a invasão holandesa (1630-1645), que imprimiu um caráter mais urbano, houve significantes melhorias nas atividades portuárias com a primeira reforma e o plano urbanístico. Recife se expandiu rapidamente e dividiu-se entre o Porto e a Cidade Maurícia, que promoveu a formatação atual do Recife Antigo com os bairros de Santo Antônio e São José (SANTOS, 2018). Na perspectiva econômica da época, o porto era o principal vetor de desenvolvimento, já na perspectiva social ele era a paisagem-símbolo e um cartão de visitas “que lançava as primeiras impressões citadinas aos viajantes” (ALCHORNE, 2014, p.4). Além disso, era no espaço portuário que o cotidiano público e privado da sociedade pernambucana se apresentavam.

Novas propostas de melhoramento do porto se iniciam em 1819 e vão até 1887. Com a necessidade de se criar um sistema portuário mais adequado, o engenheiro Alfredo Lisbôa chefe da Comissão de Melhoramentos do Porto propôs mudanças estruturais para que esse fosse mais proveitoso para o comércio e a cidade (GOMES, 2016), mas as tentativas de execução de maneira eficaz foram frustradas devido às implicações econômicas e políticas.

Somente em 1907 as obras de melhoramento começaram a sair do papel. A configuração do cais do porto como se conhece atualmente faz parte da história recente, tendo sua construção iniciada em 1909 com a empresa Societé de Construction du Port de Pernambuco que foi autorizada a construir e administrar as novas instalações portuárias. Vale destacar que era nesse período que o desembarque de passageiros acontecia no cais da Lingueta, onde a população se concentrava para assistir a chegada de turistas, famílias de

emigrantes, marinheiros, e se divertir com os primeiros navios a vapor, os transatlânticos e paquetes estrangeiros (MACHADO, 2009).

As mudanças que aconteciam no porto exerciam relevância nas dinâmicas sociais e econômicas da cidade. Em 1913 as obras dos armazéns foram realizadas para servir de oficinas de máquinas, depósitos de açúcar, farinha de trigo, carne de charque e artigos de couro que atendia as demandas do comércio de todo o nordeste. O avanço das obras de melhoramento permitiu que o porto fosse inaugurado oficialmente enquanto operador comercial em 1918. Na década de 1920, o porto exerceu influência nas construções que existem próximas ao mar, bem como nas estratégias de alargamento de ruas e avenidas como a Marquês de Olinda e a Rio Branco.

Referindo-se a influência do espaço portuário na história das práticas turísticas do Recife, os registros oficiais apontam que foi em 1939 que ele recebeu o primeiro cruzeiro com turistas. Embora existam registros fotográficos, jornalísticos e literários de outros navios que atracaram no porto, como *Bliicher* em 1914, de acordo com Marroquim (2011) o navio holandês chamado *Rotterdam* que se encontrava a serviço das organizações turísticas *Wagon Lits* aportou na cidade em 24 de julho de 1939 com 790 visitantes. O autor revela que foi a partir desse episódio que a cidade começou a construir sua imagem enquanto produto turístico.

Com as reformas do porto consolidadas, as décadas de 1940 a 1970 foram marcadas por uma fase movimentada de profusão do comércio em torno do porto. Lojas, bares e prostíbulos surgiam para atender os profissionais liberais, marinheiros, intelectuais e artistas que circulavam na região (IPHAN, 2010). Com a criação do Porto de Suape, na década de 1980, as atividades portuárias do Recife começam a migrar gradativamente para o novo porto que fica ao sul da capital pernambucana. Fatores como perda de movimentação de carga e dificuldades de transitar com mercadorias pela cidade acabaram influenciando na decadência da área portuária, que por muito tempo ficou abandonada, sem acesso público e cercada por muros (LORETO, 2016).

No cenário de restrições financeiras, de fragilidade institucional e falta de avanços tecnológicos em que se encontrava o Porto do Recife no início da década de 1990, a renovação urbana e a consequente refuncionalização serviu como justificativa para incentivar novos usos da área portuária. Com base nessas informações, a próxima seção apresenta o contexto do objeto desse estudo.

6.1 Porto Novo Recife como âncora turística

O “Projeto de Revitalização do Porto Novo Recife”, como foi inicialmente intitulado, começou a ser discutido em 2007 em um debate público, mediante o novo posicionamento da gestão governamental do estado de Pernambuco frente às mudanças e transformação previstas para o Bairro do Recife com projeto Recife-Olinda. A realização de um estudo de ocupação por parte do grupo da Secretaria de Planejamento e Gestão do Estado de Pernambuco (SEPLAG) junto com a empresa Porto do Recife S/A, identificou as áreas não operacionais¹⁰ que estariam passíveis a receber novos usos através de arrendamentos a iniciativa privada. Para o projeto, foi liberada por parte do Estado uma porção significativa da frente d’água dos Bairros de São José e do Recife (figura 10), incluindo os armazéns do porto inoperantes desde 1992 e espaços adjacentes (BRANDÃO, 2012, p.110).

Figura 10 – Área de abrangência do projeto PNR.



Fonte: Adaptado do Google Earth (2018).

Além da necessidade de otimização dos espaços ociosos, a possibilidade do recebimento de eventos de nível mundial, – a Copa das Confederações e a Copa do Mundo FIFA 2014 tornaram-se determinante para a realização da proposta, que visava à requalificação e reutilização de um trecho de 1,5 km de extensão, a fim de abrigar um complexo de turismo, cultura e lazer transformando os espaços não utilizados em locais de convivência e contemplação. Para viabilizar a proposta se fazia necessário criar um ambiente atrativo para visitantes e turistas, criando uma integração entre os novos espaços às infraestruturas já existe do Molhe do Recife e da Praça do Rio Branco (Marco Zero). Além disso, a singularidade patrimonial arquitetônica próxima à área de intervenção recebia destaque por conter equipamentos culturais e urbanos como: Caixa Cultural, Centro Cultural

¹⁰ Corresponde a faixa de cais do porto que não opera embarque e desembarque.

Paço do Frevo, igreja Madre de Deus, igreja Nossa senhora do Pilar, sinagoga Kahal Zur Israel, Teatro Apolo, Shopping Paço Alfândega e forte e a estação do Brum. De acordo com Souza e Lapa (2015), esses equipamentos fazem parte de uma área privilegiada com fins, sobretudo, de turismo e de lazer.

Com a primeira proposta realizada foram realizadas algumas manifestações sobre recomendações, sugestões e preocupações a respeito do projeto. Segundo Loreto (2014), foram pontuadas cinco questões importantes para a execução da proposta:

- 1) compatibilização com o uso e a ocupação das áreas objeto de transformação em relação às instalações já existentes; 2) preservação dos aspectos estéticos portuários; 3) instalação de um museu para preservar a história do Porto do Recife; 4) preservação das fainas de trabalho portuário, considerando que a origem da cidade foi o próprio porto e que a revitalização terá que conviver de forma harmoniosa com a operação portuária; e 5) sugestão de observar no Termo de Referência o aproveitamento da mão-de-obra portuária ociosa nas atividades comerciais que serão desenvolvidas nas áreas transformadas e a inclusão de uma faixa de ciclovia, alertando para a existência da linha férrea que é operacional e que não poderá ser obstruída.

Até o final de 2010, o domínio das ações ficou sob responsabilidade do Porto do Recife S.A e do Governo de Pernambuco. O estudo de estruturação e viabilidade do Porto Novo foi elaborado pela equipe do Núcleo Técnico de Operações Urbanas (NTOU), órgão vinculado à SEPLAG, que formado por arquitetos e urbanistas atuava para maximizar as ações de planejamento e otimizar os resultados das políticas públicas de interesse do Estado. O projeto do porto era um dos mais significativos e fazia parte dos estudos urbanos elaborados a serem realizados por meio de operação urbana consorciada. Segundo Brandão (2012), a proposta elaborada tinha por objetivo conciliar três interesses: a do Porto do Recife, que esperava transformar a área em desuso em fonte de renda; a dos potenciais investidores, que precisavam se interessar por um cenário viável e atrativo; e dos poderes públicos, estadual e municipal, que prezavam por contrapartidas sociais e tributárias.

Para o programa da obra ficou definido que a área liberada deveria abrigar os seguintes usos: comercial, de serviços e escritórios; atividades de lazer, turismo e convenções; e estacionamento. Foram identificadas no projeto que poderiam ser mantidas atividades náuticas, além de ser potencializada a passagem e permanência de embarcações particulares com a implementação de uma marina flutuante ao longo do Cais de Santa Rita. O acréscimo de equipamentos hoteleiros de nível internacional também se fazia relevante, devido ao afluxo de pessoas à área com a reforma do terminal marítimo e a possível inclusão da cidade como importante rota de passagem marítima do Atlântico Sul. Esses pontos foram identificados no programa como sendo relevantes para incrementar o potencial turístico. Cabe destacar que o

conceito geral do estudo definiu o resgate da paisagem urbana, compreendendo que as estruturas arquitetônicas existentes deveriam ser mantidas, mesmo essas não fazendo parte da área de tombamento. A retomada da relação porto-cidade seria reforçada com a valorização do caráter público do lugar. A proposta garantia melhorias de acessibilidade, com incremento de novas mobilidades como o uso da antiga linha férrea, ciclofaixa e zonas de pedestrianizadas, criando uma interconexão entre espaços da frente de água e o Recife Antigo.

Neste sentido, a proposta de intervenção definiu três modelos de ocupação que seriam plausíveis para as edificações da área. No primeiro modelo seria mantida a leitura original dos armazéns, sendo citada a possibilidade de alteração dos espaços internos e das fachadas – referente aos armazéns 10, 11, 12, 13, 16, 17. No segundo modelo, haveria apenas ocupação interior e manutenção da fachada original devido os elementos arquitetônicos – referentes ao armazém 14 e ao edifício da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB) – Pescado Silveira. No terceiro modelo seria realizada a substituição de estruturas – referentes à demolição do armazém 15 (BRANDÃO; NASCIMENTO; SILVA, 2014).

O modelo de financiamento das obras foi definido de duas formas. Os armazéns localizados no Bairro do Recife receberiam investimentos do ministério público e do governo do estado por meio de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)¹¹ destinados a obras da copa do mundo FIFA de 2014. Para os demais armazéns, localizados no Bairro de São José, seria realizadas licitação e arrendamento para a iniciativa privada, ficando a cargo da administração do Porto do Recife (BRANDÃO, 2012). Apesar do estudo e dos projetos definidos pelo NTOU, o governo não conseguiu a inserção das obras no PAC, sendo construído sob essa modalidade apenas o terminal marítimo de passageiros (antigos armazéns 7 e 8), que não faz parte da área do Porto Novo Recife (SILVA, 2015). Sendo assim, os equipamentos Centro de Artesanato de Pernambuco (CAPE) e o Centro Cultural Cais do Sertão Luiz Gonzaga, tiveram sua reforma, construção, montagem e gestão sob responsabilidade do setor público.

Embora a SEPLAG reconhecesse a relevância de seu protagonismo no processo de planejamento urbano e controle do desenvolvimento do território, a proposta inicial do Porto Novo Recife foi desvirtuada. O setor privado teve sua participação ampliada e propôs alterações significativas no projeto final, arcando com a reforma de quatro armazéns no Bairro do Recife, a construção do hotel marina e o centro de convenções no Bairro de São José, mantendo assim, a administração e funcionamento desses espaços. Segundo Mendonça

¹¹ O Programa de aceleração do crescimento (PAC) foi criado em 2007 para promover a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país.

(2014), a empresa vencedora da licitação permaneceria com o direito de exploração de um prazo de 25 anos, que poderia ser prorrogado por mais 25 anos. Como justificativa, o consórcio responsável pela gestão do projeto ressaltou que:

A área de influência do empreendimento, conforme já mencionado, vive em condições econômicas limitadas. No meio socioeconômico, devido ao desuso dos armazéns com a consequente deterioração, que vem, mais e mais, perdendo espaço e rentabilidade, seja pela ausência de geração de renda para o Porto, seja pelas condições inseguras e ponto de atração para atividades marginais (MEMORIAL JUSTIFICATIVO DE IMPACTO, 2012, p.85).

O total da área revitalizada pelo projeto proposto pelo NTOU é 32.341 m², com investimentos superiores a 250 milhões de reais (LYRA, 2016), envolvendo a transformação de oito armazéns e o prédio da CONAB. Os equipamentos previstos (figura 11) cumpririam as respectivas funções:

Armazém 10 – Implantação do centro cultural Cais do Sertão Luiz Gonzaga;

Armazém 11 – Implantação do Centro de Artesanato de Pernambuco (CAPE);

Armazéns 12, 13 – Implantação, manutenção e exploração comercial de restaurantes, bares, lojas de entretenimento;

Armazéns 14 - Cinema, estacionamento, teatro e espaço para lazer e eventos, além de uma praça no pátio do armazém;

Armazém 15 e CONAB - Implantação, manutenção e exploração comercial de hotel e ou apartamentos de longa estada, observando o padrão igual ou superior a três estrelas com restaurantes, lojas, bares, salas de reunião, piscina, academia de ginástica e vagas de garagem;

Armazéns 16 e 17 - Implantação, manutenção e exploração comercial de Centro de Convenções e exposições integrado ao hotel, com espaços modulares para possibilitar o maior número de eventos possíveis e contendo vagas de garagem;

Figura 11 – Equipamentos previstos no PNR pelo NTOU.



Fonte: Adaptado do Google Earth (2018).

Embora o conceito do projeto do NTOU estivesse centrado na valorização do caráter público com o intuito de garantir a acessibilidade aos espaços de frente d'água, nota-se uma clara semelhança nas formas e funções de outros exemplos brasileiros. A proposta apresentada serviu apenas como norte para a execução mal sucedida do projeto. O cenário atual apresentado a seguir, demonstra uma série de limitações no qual o projeto foi submetido.

6.2 Cenário atual dos equipamentos do Porto Novo Recife

Em relação à execução das obras de refuncionalização dos armazéns, os primeiros equipamentos entregues foram os que ficaram sob responsabilidade do estado. O CAPE, projeto da primeira dama do Estado de Pernambuco, Renata Campos, foi inaugurado em 2012 e realizou intervenções no antigo armazém 11 em uma área de mais de 2,5 mil m². O espaço foi considerado como o maior do segmento no Brasil, sendo estruturado da seguinte maneira: loja com 1.000 m², auditório climatizado com 120 lugares, área de exposições, Centro de Atendimento ao Turista (CAT) e restaurante com capacidade para 400 pessoas (EMPETUR, 2012). O equipamento de natureza jurídica de direito privado é atualmente vinculado à Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD DIPER). O equipamento foi

lançado no cenário de investimentos que se fazia na promoção da Economia Criativa no estado, tendo como objetivo principal comercializar trabalhos de artesãos e artistas populares e contemporâneos locais. Além disso, era considerado um importante equipamento de turismo para o Recife e o estado. Sendo de responsabilidade da Diretoria de Promoção do Artesanato que fomenta e promove a sustentabilidade da cadeia produtiva do artesanato no estado (AGÊNCIA..., 2016), atualmente apenas a loja que comercializa artesanatos continua em funcionamento.

Dois anos após a inauguração do CAPE, o primeiro módulo do centro cultural Cais do Sertão Luiz Gonzaga foi inaugurado. O equipamento – de interesse do então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, teve sua execução dividida em duas partes e foi construído no local que abrigava o antigo armazém 10, ocupando uma área de 7000 m². O projeto arquitetônico, elaborado pelo escritório Brasil Arquitetura, implicou na demolição do armazém para abrigar a nova proposta. Sobre o objetivo da proposta, Maia (2017, p. 15) explica que o Cais do Sertão:

Visa reconectar o porto com a cidade, criando uma relação física e visual entre a rua, o espaço urbano e a geografia do Recife, em especial na sua relação com o mar. Nesse contexto territorial, o Cais compõe um circuito de equipamentos integrados voltados para o fomento de lazer, cultura e turismo da região. [...] Estabelecer-se em um espaço público de referência na área cultural em atrativo turístico e ainda difundir, pesquisar, documentar, comunicar e valorizar conhecimentos acerca do universo, vida e obra de Luiz Gonzaga e do Sertão nordestino em suas múltiplas vertentes.

Desse modo, ao ser inserido no projeto de integração do Porto Novo, o equipamento pode ser compreendido como uma oportunidade encontrada pelo poder público para criar conexões com outros modelos de cidade (LYRA, 2016). Atualmente o espaço refuncionalizado está dividido no Museu Cais do Sertão, abrigando no primeiro módulo a exposição permanente sobre a história e contemporaneidade do Sertão Nordeste possuindo como fio condutor a obra do cantor e compositor Luiz Gonzaga. O segundo módulo, inaugurado parcialmente em 2018, conta com auditório, reserva técnica, salas para oficinas, restaurante, café e espaços de ambientação e convivência. Até abril de 2016, o Cais do Sertão estava ligado à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco; hoje está vinculado à Secretaria de Turismo de Pernambuco (EMPETUR). Esses dois espaços, junto com os prédios do Porto do Recife e Terminal de Passageiros formam oficialmente o Complexo Turístico Portuário Governador Eduardo Campos¹². A participação desses

¹² A denominação foi criada pela lei nº 15.396/2014 como forma de homenagear o ex-governador Eduardo Campos, tendo em vista que a revitalização da área no Recife Antigo foi iniciada em sua gestão.

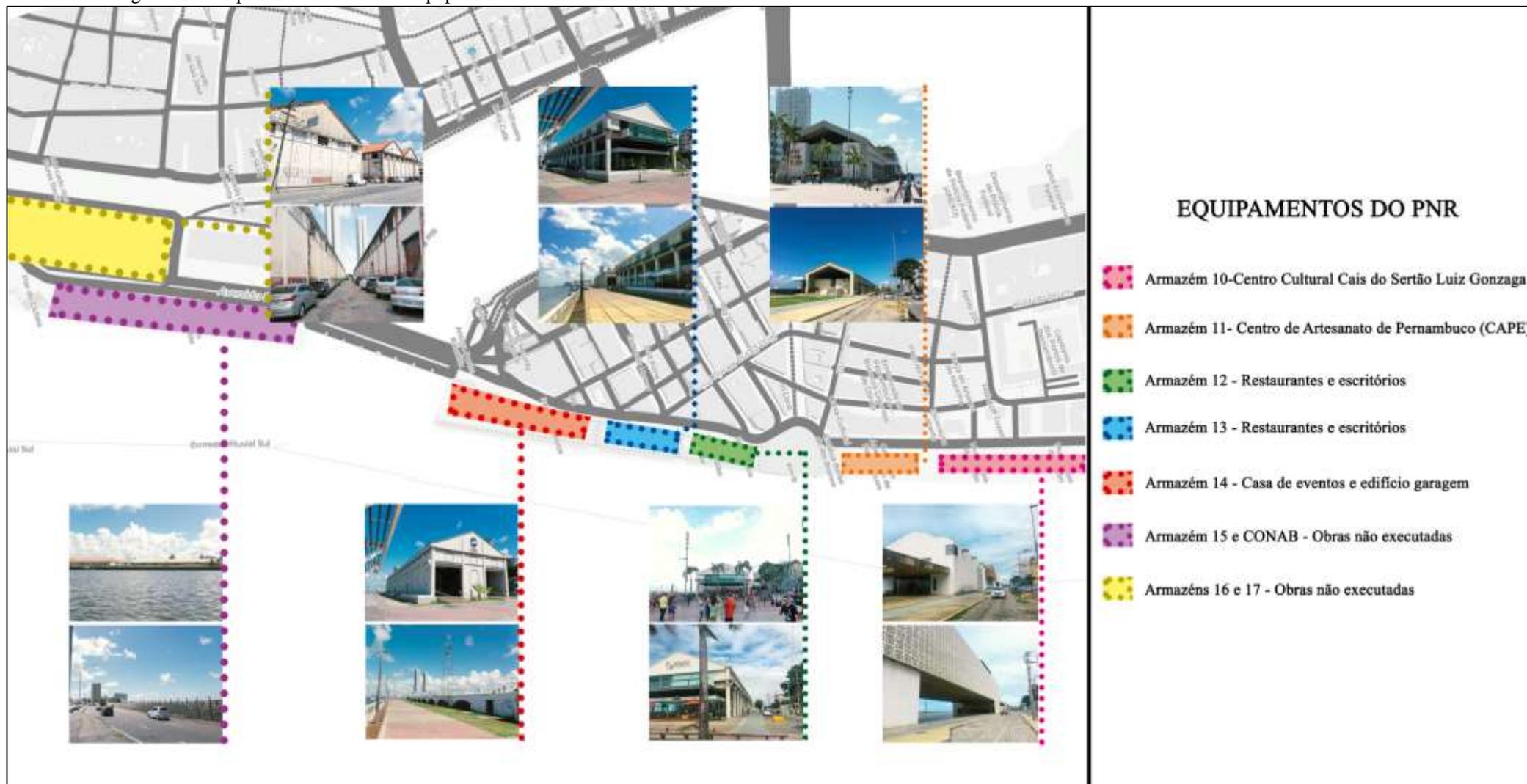
equipamentos culturais na intervenção da frente d'água do Recife foi utilizada estrategicamente pelo turismo, como o já apresentados nos estudos de Castello e Forgiarinni (2016), Moura (2010) e Paiva (2016).

Os equipamentos proposto no modelo de intervenção remodelado foi elaborado pelo consórcio formado pelas empresas Excelsior Seguros, GL Empreendimentos, Hima Participações e Maxxima Empreendimentos. Os antigos armazéns 12 e 13 destinados à gastronomia foram inaugurados no segundo semestre de 2014. Considerado o primeiro estabelecimento da categoria de *shopping center* especializado em entretenimento no Estado, o Festival Center Armazéns do Porto teve como objetivo torna-se um complexo gastronômico com espaço para quinze lojas, além de abrigar escritórios nos pavimentos superiores. O espaço inferior é ocupado atualmente por sete lojas e o superior por escritórios conforme a proposta inicial.

O armazém 14, que abrigou entre 2000 e 2011 a produção independente local e nacional no Teatro Armazém, foi cedido para o grupo Petrópolis. Transformado no Itaipava Catorze, o armazém foi inaugurado em 2017 e abriga uma casa de eventos e recepções voltados a um público de média e alta renda, sendo considerado um espaço multiuso. No pátio do mesmo armazém foi construído um edifício garagem com 450 vagas privativas. No que se refere aos outros espaços do projeto, o armazém 15 junto com o antigo prédio da CONAB foram demolidos. As obras previstas para a área não foram iniciadas. Já os armazéns 16 e 17, que pretendem abrigar um centro de convenções, tiveram as obras suspensas devido a uma ação movida pelo Ministério Público e acatada pela Justiça Federal a fim de proteger o patrimônio público.

Como forma de ilustrar turisticamente o cenário atual dos equipamentos, elaborou-se um mapa falado que contempla a área do projeto (figura 12). Nota-se que a proposta desenvolvida pelo corpo técnico do NTOU, não foi executada integralmente. Do ponto de vista turístico, deve-se considerar que houve um pequeno ganho com os equipamentos, sabendo que antes não havia um espaço acessível à visitação e circulação de pessoas. Mas esse fato não apaga o fato de ter havido perdas de oportunidades importantes do ponto de vista social, uma vez que existe pouca mescla de atividades com o que foi concebido.

Figura 12 – Mapa falado contendo os equipamentos atuais do PNR.



Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Frente ao que foi exposto sobre a caracterização do projeto Porto Novo Recife e o cenário atual, abre-se uma janela para a discussão de questões importantes sobre o projeto do ponto de vista do turismo. A seguir serão apresentadas estratégias metodológicas para a execução desse estudo, bem como os resultados da análise.

7. TRILHA METODOLÓGICA

O presente estudo situa-se no paradigma interpretativista e caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa descritiva e explicativa, pois além de conhecer o fenômeno estudado visa identificar os fatores determinantes para a ocorrência, propiciando aprofundar o conhecimento sobre a realidade. Segundo Alves (2011), a abordagem qualitativa permite analisar os significados, as práticas cotidianas, as narrativas e os discursos dos sujeitos pesquisados, podendo expressar diferentes linhas de pensamento. Essa abordagem é observada por Stake (2016) a partir de quatro características especiais: interpretativa, pois se fixa nos significados das relações humanas com base em diferentes pontos de vista; experiencial, pois é empiricamente direcionada ao campo de maneira natural; situacional, pois se direciona aos objetos e as atividades em contextos únicos; e personalística, pois trabalha para compreender de maneira singular e individual. Essas características também são observadas de maneira geral nas ideias de CRESWELL (2016, p. 206), ao considerar que na pesquisa qualitativa torna-se possível empregar “diferentes concepções filosóficas; estratégias de investigação; e métodos de coleta, análise e interpretação de dados”.

Nesse contexto, as pesquisas qualitativas em Turismo tendem a desvelar as particularidades, as contradições e as subjetividades que marcam a dinâmica da atividade, podendo apresentar um exercício reflexivo de novos conhecimentos e aplicabilidade nas diversas esferas do social (ALVES, 2011). Essa abordagem torna-se uma tendência cada vez mais frequente nas investigações turísticas como apontam Kovacs *et al* (2012) e Costa *et al* (2018). No entanto, Nechar e Panosso Netto (2016) afirmam a emergência de se desenvolver estudos críticos para tornar acessível e visível o pano de fundo da realidade e o conhecimento do Turismo.

Partindo do pressuposto que os pesquisadores são intérpretes e coletores de interpretações de um dado contexto (YAZAN, 2016) e precisam assumir “exercícios críticos, reflexivos e interpretativos que permitam reconhecer cenários novos de comportamento” (NECHAR; PANOSSO NETTO, 2016, p. 51), tornou-se necessário utilizar como estratégia de pesquisa o estudo de caso para reunir informações detalhadas e sistemáticas de determinado fenômeno (PATTON, 2002). Essa estratégia concentra-se em compreender as dinâmicas e as nuances presente dentro de configurações únicas (EISENHARDT, 1989; FREITAS; JABBOUR, 2011). Segundo Stake (2010), o estudo de caso deve compreender a complexidade do objeto e sua interação com o contexto diante das particularidades dos fenômenos sociais, utilizando-se de métodos de investigação naturalistas e holísticos numa perspectiva qualitativa. Ao mergulharmos em determinado objeto é possível adentrar de maneira mais profunda em determinada situação de uma realidade social (MARTINS, 2008).

Sobre algumas características do estudo de caso é importante destacar que ele oportuniza uma melhor compreensão de eventos reais e contemporâneos; compreende o que está acontecendo a partir da perspectiva do participante ou dos participantes; não separa o fenômeno do seu contexto; tende a ser um estudo com maior profundidade; utiliza de múltiplos procedimentos para obtenção dos dados permitindo melhorar a qualidade da investigação (GIL, 2009). Ao analisar a importância do estudo de caso para a pesquisa em turismo, Marujo (2016) ressalta que a sua aplicação, sua natureza de desenvolvimento e sua posição epistemológica se refletem por meio de análises críticas, permitindo assim contribuições importantes para o desenvolvimento científico dos estudos turísticos.

Explorando o caso do projeto Porto Novo Recife, por meio de uma coleta de dados que envolveram múltiplas fontes de informação (observações, entrevistas, material audiovisual, entre outros), optou-se pela Análise do Discurso (AD) como suporte metodológico de investigação da refuncionalização turística ocorrida na área portuária da cidade do Recife. Embora a AD tenha suas bases vinculadas à linguística ela se estende para outras áreas do conhecimento sendo vista de maneira interdisciplinar. Tendo como suas principais vertentes o contexto social em que discurso é produzido e a ideologia, a AD possui como principais expoentes o Foucault (1969) e Althusser (1976). Os modelos filosóficos desses teóricos foram amplamente endossados pelos estudiosos e praticantes da análise do discurso, que no centro de suas reflexões encontra-se a ideia de situar a conceitualização do “objeto-discurso” (SARFATI, 2011).

A ideia de discurso trabalhada na “arqueologia do saber” de Foucault (1969) buscava encontrar as formações discursivas, mostrar regularidades no que é dito e refletir sobre o objeto a partir dos grupos de enunciados. O que interessava para o autor eram os “efeitos de verdade” e os jogos de poder produzidos pelo discurso (BRANDÃO, 2004; SARFATI, 2007), e seus efeitos sobre as condições históricas. Essas ideias, embora não ligassem o discurso às questões linguísticas, permitiram levantar diretrizes para uma análise do discurso. Já na reflexão teórica proposta por Althusser o discurso é investigado na sua dimensão ideológica. A ideologia enquanto produtora de evidências é constitutiva através dos sujeitos e todos os sujeitos são ideológicos (BRANDÃO, 2004). O papel atribuído pela análise do discurso enquanto prática permitiria desmitificar os mecanismos ideológicos a partir de um olhar crítico. Com os pensamentos e concepções do trabalho desses teóricos, que não eram analistas dos discursos, a corrente francesa da AD desenvolve-se e se dedica a revelar as relações intrínsecas entre o linguístico e o social (BRANDÃO, 2004).

Precursor da AD de linha francesa, Michel Pêcheux rompe com as concepções e métodos de investigação da linguagem, situando o estudo do discurso num espaço em que se

apresentam a ideologia, baseada no estudo de Althusser (1970), e o sujeito. Pêcheux afirma “as palavras, expressões, proposições, etc. mudam de sentido segundo as posições sustentadas por aqueles que as empregam, o que quer dizer que elas adquirem seu sentido em referências (...) às formações ideológicas” (PÊCHEUX, 1995, p.160). Diante disto, Pêcheux assume como dito todo o explícito pelo sujeito em seus processos de comunicação. Entretanto, o não-dito embora não se mostre explicitamente ainda se relaciona com o dito (e vice-versa), sendo o não-dito alcançado somente por meio das denominadas Condições de Produção do Discurso (PÊCHEUX, 2001).

Brandão (2004) demonstra que Pêcheux preocupou-se em aproximar o processo discursivo com a ideologia existente entre as classes, distanciando-se das concepções foucaultianas, assumindo que ainda que a língua seja indiferente à luta e à divisão de classes sociais, as classes sociais a utilizam como campo de seus antagonismos. Portanto, compreende-se o discurso como o elo entre o ideológico e o linguístico, e por consequência, do simbólico ao acessar o inconsciente.

Neste estudo, a AD é entendida a partir das formulações oriundas dos trabalhos desenvolvidos pela Orlandi (1986; 1999; 2001; 2004; 2005) principal introdutora da AD de linha francesa do Pêcheux (1975) no Brasil. Na perspectiva teórico-metológica postulada por Pêcheux (1996, 2001), as condições de produção do discurso são observadas por meio dos elementos sociais, grupais, contextuais, políticos e culturais, exercendo influência sobre o dito e o não dito (GOMES, 2015). Nesse conjunto de fenômenos, Guerra (2015) destaca que a ideologia é materializada pela linguagem, ou seja, ela se alimenta por uma determinada forma de pensamento social.

A escolha da análise do discurso como suporte analítico para este estudo foi orientada pelos estudos da autora, uma vez que ela estabelece outra forma de compreender a cidade ou partes dela, por meio do discurso. Na perspectiva da AD, a cidade pode ser compreendida como um espaço de interpretação onde há um sentido para além da dimensão visível (formas). Ela seria o “espaço simbólico trabalhado na/pela história, um espaço de sujeitos e de significantes” (ORLANDI, 2004, p. 32). Isso quer dizer que a cidade estabelece relações de significação que aliam sujeito, história e língua, onde se torna possível interpretar sua relação com o contexto social e com a ideologia através dos discursos (PINHO, 2017).

Vale destacar a noção de ideologia nesse estudo enquanto prática significativa do discurso urbano e turístico. De acordo com Orlandi (1996, p. 65), a ideologia é “o processo de produção de um imaginário, isto é, produção de uma interpretação particular que apareceria, no entanto, como a interpretação necessária e que atribui sentidos fixos às palavras, em um contexto histórico dado”. Ou seja, na ideologia a interpretação torna-se indispensável para

ligar o sujeito à história na produção de sentidos. Deste modo, também é possível fazer nesse estudo uma relação da legitimação de ideologias da vida social com a apropriação do espaço, uma vez que as representações simbólicas contidas na produção do espaço revelam os processos intencionais de determinados grupos (BERDOULAY, 1985). Daí a necessidade de investigação dos contextos sociais nos quais as formas simbólicas são empregadas e articuladas no espaço urbano e os discursos que são produzidos para apropriação do território.

Sendo assim, entendemos que o discurso constrói escutas que permitem revelar efeitos e sentidos produzidos pelo turismo. A cidade, enquanto grande observatório de significação dos sujeitos e das práticas urbanas (ORLANDI, 2004) permite revelar o funcionamento das relações de produção e legitimação de determinados espaços urbanos. Dessa forma, utilizamos a Análise de Discurso para empreender uma análise cujo objeto inscreve-se no contexto do turismo.

A seguir, apresentaremos os procedimentos técnicos para coleta de dados contendo uma breve discussão da estrutura analítica utilizada neste estudo.

7.1 Procedimentos da coleta de dados

Tendo em vista que a interdisciplinaridade do estudo em Turismo demanda lentes teóricas distintas e que algumas áreas do conhecimento abordam a temática em seus modelos e investigações há mais tempo, como é o caso da Administração e Economia, a pesquisa encontra-se pautada em disciplinas das Ciências Sociais Aplicadas que abordem uma discussão atual sobre o tema tratado. Destacam-se como pilares desse trabalho as referências que envolvem elementos da geografia urbana e do urbanismo para estudar o eixo central de análise desse estudo, a área não operacional do Porto do Recife onde se concentram atividades de lazer, entretenimento e turismo. Para tornar possível essa pesquisa, foram utilizadas três técnicas para a coleta de dados: **pesquisa documental, observação *in loco* e entrevistas semiestruturadas**, garantindo assim a multiplicidade de visões que o estudo pretende atingir.

Partindo da compreensão teórica que o objeto empírico necessita formar um quadro de análise, realizou-se uma revisão bibliográfica com estudos que abordssem—aspectos relacionados ao Turismo para nortear os eixos teóricos Turismo Urbano (TU), Grandes Projetos Urbanos (GPU) e Refuncionalização Turística (RT).

A visão crítica atual acerca do urbanismo contemporâneo debatida por Lefebvre (2001, 2004), Compans (2005) e Harvey (2012, 2014) servem de base para o entendimento das transformações que ocorrem no cenário global das cidades, os impactos dos novos modelos de urbanização para a sociedade e produção do espaço urbano sob a luz do capital. Esses autores nos ajudam a compreender sobre os novos modelos de planejar, intervir e fazer

a cidade. Sobre as complexidades e especificidades da urbanidade turística o estudo foi pautado nas discussões feitas por Allis e Vargas (2015), Ashworth e Page (2011), Castrogiovanni (2013), Hayllar, Griffin, Edwards e Aldrigui (2011), Vargas (1996; 1997; 1998), Paiva (2013; 2014) e Pimentel e Castrogiovanni (2016) que auxiliam no entendimento das relações urbanas e humanas no turismo. As discussões conceituais produzidas por Chou e Andrade (2006), Ultramarini e Rezende (2007), Sánchez, Brandão e Valença (2014) e Allis (2016) esclarecem as principais características e a relação dos grandes projetos urbanos com a atividade turística. Nas análises de Paes (2012; 2016; 2017) e Vargas e Castilho (2015) a refuncionalização turística apresenta-se enquanto mecanismo de políticas urbanas para atração do capital e incentivo do consumo nas cidades. De maneira resumida, o Quadro 5 refere-se as principais leituras da produção científica relacionados aos eixos teóricos desse estudo.

Quadro 5 – Produções científicas sobre os eixos teóricos

EIXOS TEÓRICOS	PRODUÇÕES CIENTÍFICAS
TURISMO URBANO	Vargas (1996; 1997; 1998); Lefebvre (2001; 2004); Compans (2004; 2005); Hayllar, Griffin, Edwards, Aldrigui (2011); Ashworth, Page (2011); Harvey (2012; 2014); Castrogiovanni (2013); Paiva (2013; 2014); Allis, Vargas (2015); Pimentel, Castrogiovanni (2016).
GRANDES PROJETOS URBANOS	Chou, Andrade (2006); Ultramarini, Rezende (2007); Sánchez; Brandão; Valença (2014); Körössy e Leal (2015); Allis (2009; 2016).
REFUNCIONALIZAÇÃO TURÍSTICA	Luchiari (2005); Cifelli (2010; 2012); Paes (2017).

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

A partir da leitura dos textos que servem de base para o estudo, foi possível identificar que os **impactos territoriais** estão no cerne dos eixos teóricos apresentados. A partir dessa dimensão considerou apropriada a utilização das categorias *imagem*, *transformações físicas* e *transformações socioeconômicas* para orientar a análise dos dados apresentados, conforme sistematizados na Figura 13. As definições e apontamentos sobre cada uma dessas categorias são apresentados a seguir e foram construídos a partir dos estudos de Vazquez (2014) e Allis (2015) referente aos grandes projetos urbanos.

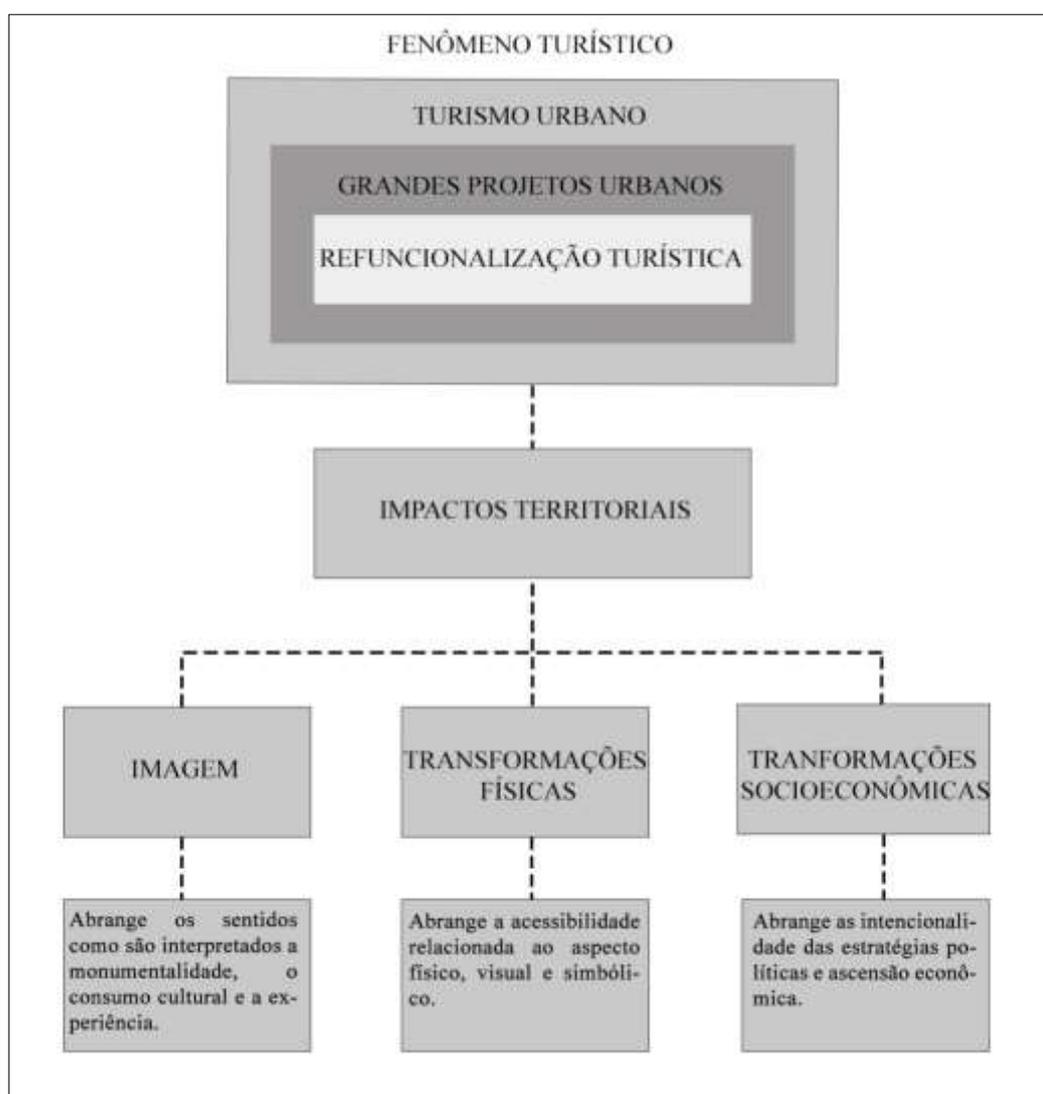
A **imagem** está relacionada com a produção de sentidos. É reconhecida nesse estudo enquanto estrutura e acontecimento. A imagem abrange as mudanças e o modo como é interpretado o patrimônio, o senso de monumentalidade, o consumo cultural e a experiências multissensorial. Esses aspectos funcionam produzindo significados e símbolos, sendo a imagem considerada uma “operadora de memória social” (PÊCHEUX, 1999).

As **transformações físicas** abrangem a refuncionalização do espaço bem como as diferentes formas de acessibilidade. Relacionando-se com o aspecto físico, visual e simbólico, essa categoria permite compreender o modo como são utilizadas as estruturas, as estratégias

utilizadas para o conforto (físico e psicológico), o nível de envolvimento (seja ele passivo ou ativo) e a diversidade proporcionada.

As **transformações socioeconômicas** envolvem as intencionalidades das estratégias políticas e administrativas, a ascensão econômica e a orientação para o mercado. Permite compreender processos e contrastes entre o público e o privado.

Figura 13 – Categorias de análise dos dados.



Fonte: Elaborado pela autora a partir de Vazquez (2014) e Allis (2015).

Com as categorias de análise sendo relacionadas à dimensão identificada a partir da teoria, tornou-se possível compreender o fenômeno turístico por meio de um arcabouço teórico amplo, heterogêneo e dinâmico devido à interdisciplinaridade do fenômeno estudado. A análise contou com a amplitude de dados necessários para compreender o PNR sob uma perspectiva discursiva.

Inicialmente definiu-se que para a compreensão do processo de refuncionalização turística da área portuária do Recife seria necessária uma leitura de suas transformações. Para

isso, o estudo estabelece como ponto de partida as últimas ações executadas no Porto Novo Recife em 2018 que pudessem estar relacionadas às atividades de turismo e lazer. A partir daí tornou-se necessário realizar na **pesquisa documental** um recuo temporal, fixando o século XX como o limite desse recuo, uma vez que nesse período iniciaram-se os principais planos e projetos de intervenções ocorridos no Recife Antigo. Essa escolha permite revelar como foram construídos imagens e símbolos desse espaço e como atualmente esses são utilizados pelo turismo, visto que os bens e processos simbólicos dinamizam a atividade (YÚDICE, 2006). Os documentos utilizados nesta etapa contribuíram para acessar um conjunto de dados que revelassem estratégias de desenvolvimento da atividade turística na área refuncionalizada, nos séculos XX e XXI. Dentre eles estão *Plano de Revitalização do Bairro do Recife* (Prefeitura do Recife, 1995); *Projeto Urbanístico Recife-Olinda* (Ministério das Cidades, 2006); *Edital Concorrência pública Porto do Recife* (2011); *Porto - Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010* (BRANDÃO, 2012); *Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife* (2012).

Ao longo da pesquisa outros documentos foram levantados a fim de analisar de maneira diacrônica o objeto estudado. A seleção de materiais audiovisuais extraídos do *Youtube* também foi importante para observar a complexa rede de produção de significados e sentidos que se formam em torno dos equipamentos criados, além de levantar as possíveis contradições entre o discurso e a imagem projetada da área em períodos anteriores. O levantamento de matérias jornalísticas de três jornais com maior circulação na cidade do Recife, *Diário de Pernambuco*, *Jornal do Commercio* e *Folha de Pernambuco* também foi realizado. Esses materiais foram acessados a fim de conhecer o discurso jornalístico que reproduz a imagem dos equipamentos projetados dentro da perspectiva econômica e política. Foram analisadas as notícias no acervo digital do período de 2012 a 2018, considerando as seções cidades, economia, entretenimento e empreendimento, totalizando em 21 reportagens.

Outra técnica utilizada para a coleta de dados foi a **observação *in loco***, que permitiu obter evidências não perceptíveis na análise dos documentos. Ao se inserir dentro do contexto estudado foi possível observar a diversidade dos usos e apropriações no espaço refuncionalizado, compreendendo a complexidade do objeto. Desse modo, a análise empírica propiciou compreender algumas relações humanas presentes no espaço, bem como identificar espaços projetados e executados e atividades de turismo e lazer no Projeto Porto Novo Recife. Durante esse processo houve a observação como participante, sem envolver-se diretamente com os indivíduos que se faziam presentes nos ambientes (MARIETTO, 2018).

Para realizar a observação de maneira objetiva e organizada, foram selecionados três percursos (figura 14) na intenção de apreender sobre: características, funcionalidades, fluxo e

frequentadores, além das práticas territoriais/sociais no perímetro em que se encontra o projeto. Essas dimensões vinculam-se às categorias definidas no estudo, de modo que a sua operacionalização dialogue com os achados empíricos advindos das entrevistas. Os percursos de número 1 e 2 foram realizados através de caminhada, partindo do Armazém 9 no Recife Antigo até chegar ao Armazém 17 no Bairro de São José. No percurso a observação de alguns aspectos como o acesso, o conforto, a segurança e a conectividade entre os sujeitos e os equipamentos desse espaço urbano, foi importante para perceber a interação ativa entre os usuários e esse trecho da cidade. O percurso de número 3 foi realizado de barco contornando externamente o cais. O ponto de embarque foi realizado na Praça Rio Branco (no Marco Zero) indo até a Ponte 12 de Setembro (antiga Ponte Giratória), o objetivo foi assimilar a partir de outra perspectiva o ambiente físico construído. Segundo Gehl (2015), o ambiente físico “influencia as atividades em graus variados e de muitas maneiras diferentes”.

Figura 14 – Percursos realizados durante a observação *in loco*.



Fonte: Adaptado do Google Earth (2019).

Para auxiliar essa etapa da coleta de dados a utilização de fotografias ajudou na interpretação da ação social no espaço, contribuindo no suporte da análise para compreender as relações entre pessoas e espaço físico, ilustrando a dinâmica territorial em diferentes temporalidades. De acordo com Gehl e Svarre (2018), a utilização dessa ferramenta contribui para descobrir novas conexões ou detalhar determinadas situações. É importante destacar que na AD a imagem não funciona apenas como “um operador de memória social, comportando no interior dela mesma um programa de leitura, um percurso escrito discursivamente em outro lugar” (PÊCHEUX, 1999, p. 51), ela é uma materialidade a ser desopacizada mediante um

investimento de significação (PEREIRA; QUEVEDO, 2013). Deste modo, para a obtenção de resultados mais consistentes na observação foi elaborado um protocolo (quadro 6) contendo o recorte temporal em dias e períodos diferentes na área de concentração do PNR.

Quadro 6 – Cronograma da observação in loco na área de concentração do PNR

PERÍODO	DATA	DIA DA SEMANA	HORÁRIO
MANHÃ	07/06/2019	SEXTA-FEIRA	11:30h – 12:30h
	12/06/2019	QUARTA-FEIRA	10:30h – 11:30h
	28/05/2019	TERÇA-FEIRA	09:30h – 10:30h
TARDE	03/06/2018	DOMINGO	16:30h – 17:30h
	18/04/2018	QUINTA-FEIRA	13:00h – 14:00h
	26/01/2019	SÁBADO	14:00h – 15:00h
NOITE	15/06/2019	SÁBADO	19:20h – 20:00h

Fonte: Elaborada pela autora (2019).

Visando manter a multiplicidade de dados, tornou-se relevante para complementar o estudo a realização de **entrevistas semiestruturadas** com abertura e liberdade de diálogo. Segundo Bell (2008, p.136), as entrevistas podem “proporcionar informações que uma resposta escrita talvez dissimulasse”. Foram escolhidos representantes do mercado, do poder público e da sociedade civil que estivessem diretamente ligados à área portuária do Recife ou que fizessem uso do objeto analisado. Ao total foram realizadas oito entrevistas, que foram transcritas, decodificadas e analisadas. Esse número final de entrevistados deu-se pela dinâmica de prazos para a realização desse estudo que impossibilitou a ampliação do número de entrevistas. Como os sujeitos discursivos elencados ocupam lugares distintos, foram elaborados roteiros diferentes para cada grupo entrevistado a fim de observar as diferentes situações no campo discursivo, conforme o protocolo de entrevista (quadro 7).

Quadro 7 – Protocolo de entrevista

PERGUNTA DE PESQUISA	SUJEITOS	INTERROGANTES SECUNDÁRIAS
De que forma o projeto de refuncionalização do PNR contribui com o desenvolvimento e/ou alavancagem da atividade turística no espaço portuário?	- Ativista. - Professor. - Funcionário da Prefeitura do Recife.	- Particularmente, o que você acha do PNR? - Como você avalia o impacto do PNR na política urbanas para o Recife Antigo? - Qual a contribuição cultural e social agregada pelo PNR? - Como você vê o PNR no cenário atual das cidades e do turismo?
	- Empresário. - Funcionário do consórcio.	- Como você avalia os atrativos e serviços oferecidos pelo PNR? - Qual o diferencial competitivo o PNR em relação a outras cidades? - Quais os principais desafios atuais na área do PNR? - Quais serviços você destacaria no

		PNR?
	-Visitantes. - Coordenadora do centro cultural.	- Como você enxerga o PNR? - Quais serviços você destacaria no PNR? - Quais características são marcantes no PNR? - O que poderia ser um diferencial para essa área?

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Todo levantamento apresentado permitiu a formação de *corpus* de análise, que diz respeito ao conjunto de dados selecionados pelo pesquisador conforme seus objetivos de pesquisa (BAUER; AARTS, 2002). Assim, foi possível construir os *corpora* do estudo de maneira heterogênea possibilitando trazer discussões e respostas em um nível superior por um único foco (MAINGUENEAU, 2015). Os *corpora* quando reunidos refletem como um espelho sobre o objeto permitindo a transparência do não dito. Como forma de visualizar a organização de todos os dados analisados, o Quadro 8 apresenta uma síntese da construção dos *corpora*.

Quadro 8 – Dados analisados pelos *corpora*.

TIPO DO <i>CORPUS</i>	TÍTULO	ORIGEM	CÓDIGO
AUDIOVISUAL	Projeto Porto Novo.	Youtube ¹³	A1
	City tour - Porto do Recife (Novo Porto)		A2
DOCUMENTAL	Edital Concorrência pública Porto do Recife nº 007/2011	Porto do Recife S.A (2011)	D1
	Plano de Revitalização do Bairro do Recife.	Prefeitura da Cidade do Recife (1995)	D2
	Projeto Urbanístico Recife-Olinda.	Ministério das Cidades (2006).	D3
	Porto - Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010.	Brandão (2012).	D4
	Memorial Justificativo de Impacto do Projeto Porto Novo Recife.	Prefeitura da Cidade do Recife (2012).	D5
ENTREVISTAS	Arquiteta e ativista do grupo Direitos Urbanos.	Realizada em 10/06/2019.	E1
	Coordenadora de conteúdo e comunicação do Centro Cultural Cais do Sertão.	Realizada em 03/06/2019.	E2
	Empresário e representante da associação dos lojistas dos Armazéns do Porto.	Realizada em 31/05/2019.	E3
	Engenheiro do consórcio Porto Novo Recife.	Realizada em 28/05/2019.	E4
	Professor da UFPE e ex-secretário executivo das cidades do estado de Pernambuco.	Realizada em 21/05/2019.	E5

¹³ https://www.youtube.com/watch?v=8ApJamaQN_4
<https://www.youtube.com/watch?v=i5q0Wne4F1U>

	Funcionário da Prefeitura do Recife e ex-diretor executivo do Porto do Recife.	Realizada em 12/06/2019.	E6
	Visitante residente da cidade de Gravatá	Realizada em 28/05/2019.	E7
	Visitante residente da cidade de Recife.	Realizada em 03/06/2019.	E8
FOTOGRAFIAS	11 Fotos dos projetos elaborados para os armazéns.	Brandão (2012)	F1-F11
		Material promocional do Festival Center Porto Novo Recife (2019).	
		Brasil Arquitetura (2019).	
	11 Fotos da observação dos armazéns e dos espaços públicos.	Elaboração Própria.	F1-F14
OBSERVAÇÃO	Área do Porto Novo Recife	Realizada pela autora entre jun de 2018 e jun 2019.	O1
REPORTAGENS JORNALÍSTICAS	Obras de revitalização dos armazéns do Porto do Recife começam em maio.	JC Online	R1
	Especialistas discutem reforma nos armazéns do Porto do Recife.		R2
	Bairro do Recife avança com o projeto do Porto Novo.		R3
	Armazéns do Porto do Recife de cara nova até junho de 2014.		R4
	Porto Novo: Armazéns do Porto do Recife começam a funcionar como centro de compras.		R5
	Mais dois armazéns do Porto do Recife ganham vida nova e serviços.		R6
	Armazém 14, no Porto do Recife, reabre na forma de um espaço cultural.		R7
	Novo Recife: obra de centro de convenções esbarra em decisão judicial.		R8
	Centro de convenções e hotel-marina ainda aguardam licença da PCR.		R9
	Cais do Sertão recebe Prêmio Nacional do Turismo 2018.		R10
	Processo de urbanização do Porto do Recife completa cinco anos nesta quarta.	Diário de Pernambuco	R11
	Armazéns do Porto dão novo fôlego ao Recife Antigo.		R12
	Área verde suprimida de projeto de estacionamento no Bairro do Recife		R13
	Inaugurados Armazéns do Porto, no Bairro do Recife.		R14
	Novo Armazém 14 sediará casa de eventos e será aberto após o carnaval.		R15
	Transformação do antigo Armazém 14 em casa de eventos desagradará artistas do teatro e da dança.		R16
	Segundo módulo do Centro Cultural Cais do Sertão é inaugurado.		R17
	Porto Novo Recife: Festival Center Armazéns do Porto, no Recife Antigo, tem inauguração adiada para dia 22.	Folha de Pernambuco	R18
	Armazéns do Porto consolidam negócios.		R19
	Cais do Sertão entrega ampliação.		R20
	Recife Antigo unido contra a violência		R21

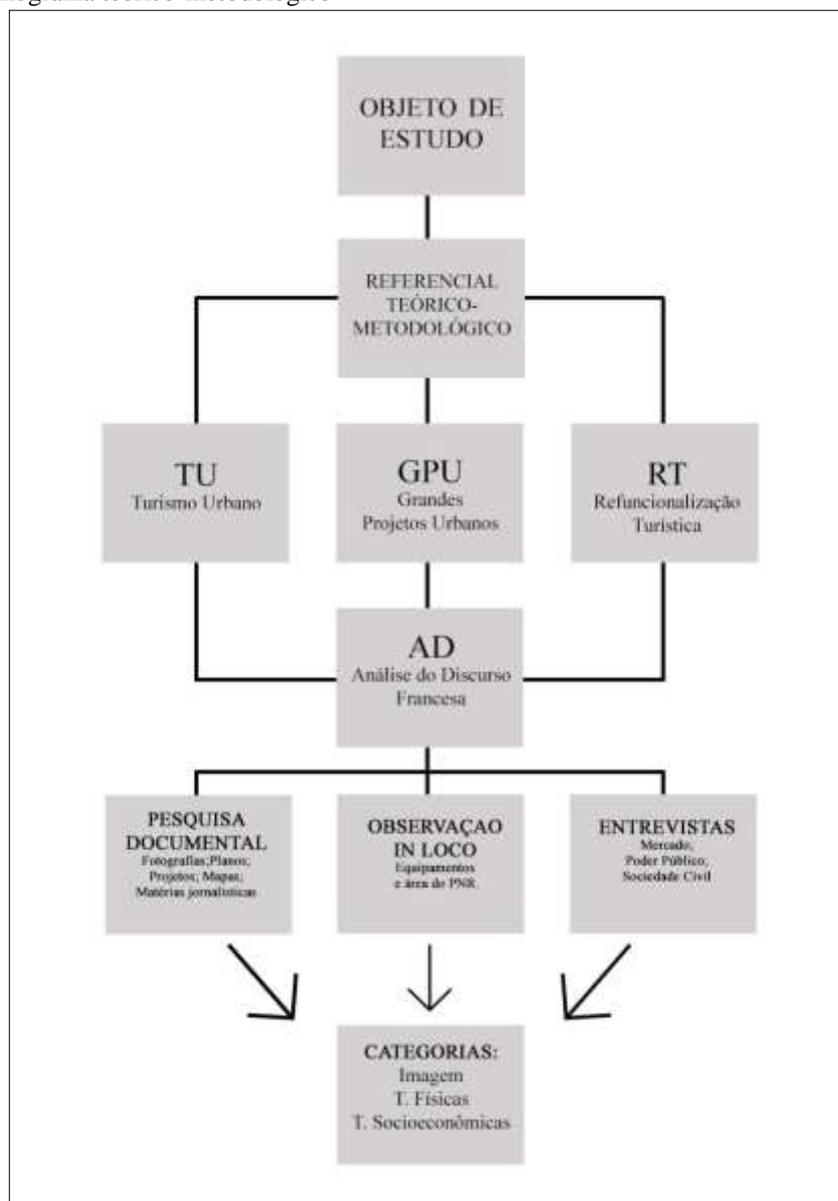
Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Entendendo o espaço do PNR enquanto um lugar praticado, produzido pelas práticas sociais e constituído por um sistema de significados (CERTEAU, 2012), a formação dos *corpora* permitiu desvelar os vários significados presentes nos espaços discursivos

analisados. Embora seja sabido que materiais analíticos distintos demandam de diferentes tratamentos, seguiu-se o mesmo direcionamento analítico para todos os dados na busca de indícios (pistas) sobre a imagem, as transformações físicas e socioeconômicas do projeto que revelassem os potenciais conflitos decorrentes e as consequências do processo da refuncionalização no espaço portuário com ênfase na sua influência para atividade turística.

Cabe destacar que a validação foi realizada por meio da triangulação das fontes e dos dados conforme as sugestões de Creswell (2016), além do diálogo realizado com o orientador. Embora o termo validação seja lembrada por Guerra (2016) como contrária a uma pesquisa que trabalhe a discursividade, o termo será mantido como forma de confirmação dos procedimentos. A trilha metodológica percorrida no estudo encontra-se sintetizada no organograma teórico-metodológico da Figura 15.

Figura 15 - Organograma teórico-metodológico



Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Convém ressaltar que esse não representa necessariamente a ordem temporal em que as etapas foram efetuadas, mas sim como o estudo encontra-se organizado. Na próxima seção serão apresentados os resultados, contendo as dimensões discursivas de cada categoria e uma análise individual de cada uma delas à luz da teoria.

8. APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise dos dados está orientada seguindo a dimensão principal desse estudo: os **impactos territoriais**. Para o processo da análise do projeto Porto Novo Recife foi vinculado a essa dimensão três categorias: **imagem**, **transformações físicas** e **transformações socioeconômicas**. No decorrer da análise dos *corpora* foram extraídos os seguintes elementos discursivos: Organização do espaço; Preservação da identidade; Projeção turística; Impacto urbano e arquitetônico; Mudança urbanística; Relação público-privada, estes se relacionam com discussão teórica do turismo urbano, grandes projetos urbanos e refuncionalização turística. Vale ressaltar que algumas dessas dimensões se enquadram em mais de uma categoria, conforme poderá ser visto no decorrer desta seção.

8.1 A imagem do PNR

A análise dos arquivos relacionados à categoria imagem apontou para os seguintes elementos discursivos: organização do espaço, preservação da identidade e projeção turística. No que se refere à **organização do espaço**, foi possível identificar que a construção da justificativa do PNR está vinculada de algum modo à história da crise e desestruturação econômica do Recife Antigo em anos anteriores. Segundo Araújo (2016) e Vainer (2002), essa imagem de crise é apresentada como uma estratégia do planejamento urbano para instaurar condições propícias de consenso em relação à determinada situação. Nota-se nos trechos abaixo coletados no arquivo Audiovisual (A1) e no Documento (D2), que a decadência do bairro era apontada como um fato em seu caráter de evidência e de transparência:

Após um período de decadência e abandono o Recife Antigo passou por um processo de recuperação com o tombamento de prédios (A1).

A degradação física do ambiente construído e o esvaziamento da mais tradicional porção da cidade tem deixado a sociedade local perplexa e com um sentimento de impotência pela ameaça da perda irreparável de sua memória urbana (D2).

Aqui, o discurso da crise surge apenas como um artifício superficial para ocultar a incapacidade dos agentes públicos em manter esse espaço dinâmico e ativo. Nesse sentido, criou-se um mecanismo para legitimar diferentes projetos que incluíam o porto como área de interesse de desenvolvimento urbano anos mais tarde. Observa-se então, que o PNR surgiu como uma imagem de *solução para degradação* arquitetônica e paisagística da área definida como não operacional e seu entorno. O Estado e a gestão do Porto do Recife, enquanto responsáveis pela manutenção da área, passaram a evidenciar e divulgar a ideia de que o que está em desuso possui um potencial a ser transformado, conforme os extratos a seguir:

Estas áreas suscitam discussões e planos para sua reocupação, implicando na transformação do Bairro, com a fixação da população residente e ampliação da oferta de comércio, serviços e lazer (D4).

[...] abrir discussão sobre possibilidades de ocupação de edificações e áreas urbanas em adiantado estado de degradação seja por ausência de manutenção ou por terem ficado obsoletas para as demandas contemporâneas de uso (R2).

Nesse momento de discussão, em que o governo abre caminho para a parceria público-privada como modo de organizar esse espaço da cidade, surge a ideia do “novo” com o empreendimento Porto Novo Recife evidenciando o seu caráter econômico. A escolha desse termo no título do projeto e no nome das empresas que formam o consórcio Porto Novo Recife S/A, diz muito sobre o olhar específico que é imposto sobre a área e o que fundamenta a intervenção da proposta alterada. O “novo” vincula-se ao *desejo de cidade*, funcionando como um articulador entre passado e futuro na construção de uma imagem de modernidade que combina desenvolvimento urbano e crescimento econômico, como aponta Sánchez (1999). Os extratos a seguir apresentam como o discurso de organização da cidade foi utilizado para divulgar e justificar o projeto:

Um projeto audacioso e moderno, que ao mesmo tempo valoriza a história da cidade para construir um futuro transformador, revitalizando o bairro e fazendo de antigos armazéns do porto espaços de lazer, negócios e turismo (A1).

A revitalização da área portuária do Recife mediante a implantação do empreendimento Porto Novo Recife, localizado na área portuária, é uma intervenção fundamental para o futuro. Sem um centro ativo, vibrante, polo de decisões políticas e efervescência cultural, a cidade fragmentar-se-ia definitivamente (D5).

Os empreendimentos vão ajudar no renascimento do Recife Antigo, contribuindo para a retomada econômica do bairro, que é tão bonito (R5).

Outro elemento discursivo referente à categoria imagem também se vincula a ideia de **preservação da identidade**, apresentando diferentes efeitos nos achados. Foi possível identificar nos projetos elaborados pelo NTOU e pelo consórcio Porto Novo Recife um destaque para a *valorização dos aspectos históricos e culturais*, como forma de contribuição para o processo de produção do espaço urbano, como bem destacaram Castro e Tavares (2016). Essa valorização do passado arquitetônico urbano está imbuída no princípio da hipermodernidade mercantil, estética e midiática (LIPOVETSKY; SERROY, 2015). Os indícios dessa “imagem identitária” da cidade são apresentados nos recortes abaixo juntamente com a imagem da área externa do Armazém 14 (Figura 16), único que manteve ainda que superficialmente, as características conforme original:

O visual do bairro será preservado e ainda mais valorizado com a construção de obras modernas harmonicamente instaladas ao longo da paisagem, enriquecendo o patrimônio histórico e cultural para esta e para as futuras gerações (V1).

O Porto Novo Recife trará de volta a importância do berço da cidade, do seu contexto arquitetônico e urbanístico (V1).

[..] pretende-se manter e valorizar a memória portuária da área. Por manutenção da memória portuária, entende-se a conservação da paisagem consagrada no imaginário da cidade das atividades do porto- a imagem dos armazéns, a ideia do cais (espaço livre voltado para água), as máquinas (gruas, guindastes) (D4).

Figura 16 - Área externa do Armazém 14.



Fonte: Elaborado pela autora (2019)

Embora a tentativa de valorização dos aspectos históricos tenha sido apresentada nos extratos destacados, as fotografias e as entrevistas concedidas revelam que na realidade o projeto se mostra muito diferente. A *ausência* de elementos que resgatam o porto enquanto célula mater da cidade impossibilitou a criação de vínculos com as dinâmicas locais e possíveis relações afetivas entre os habitantes. Esses aspectos são percebidos nos trechos das entrevistas abaixo:

A vista, a história, os equipamentos que estão aí, mal utilizados, inclusive o museu! Infelizmente isso é uma tristeza (E5).

Uma área de influência ali do porto que eu acho que ele podia ter um contraste entre os barqueiros, que tão ali e os galpões, sabe? Os galpões eles criam um espaço protegido, afastado, onde você acessa a imagem, mas você não se expõe à coisa, que o centro do Recife realmente é. Então eu acho bem... Eu nem frequento muito lá, mas a minha impressão, o meu sentimento é de uma coisa que poderia ser muito mais legal (E6).

As falas revelam um descontentamento, uma forma de dizer que o projeto tende a apagar as outras expressões presente no porto. Isso suscita a reflexão de que o PNR deixou à margem símbolos importantes da formação da cidade do Recife, com o patrimônio industrial do porto, além de perder a oportunidade de enraizar os seus habitantes com esse espaço da cidade (JUNIOR; NUNES; PASSOS, 2014). Essa imagem de preservação da identidade está ligada a outro elemento discursivo no projeto, o de sua **projeção turística**. O estímulo ao turismo é utilizado como veículo para a operacionalização do *city marketing* – uma das estratégias incorporadas para a difusão da imagem, como demonstra Allis (2012). A promoção da imagem de que a refuncionalização do porto e seus equipamentos elevaria o patamar de visibilidade da cidade do Recife, inclusive sendo comparada a experiências internacionais de sucesso, é demonstrada nos seguintes recortes:

O espaço superou as estimativas de público e de vendas e contribuiu para reavivar o turismo no Recife Antigo. O empreendimento também chamou a atenção de empresários para o potencial de negócios do futuro Puerto Madero pernambucano (R3).

Se o Bairro do Recife já é conhecido pela tradicional boemia de suas noites, o projeto irá oferecer um complexo turístico-cultural para ampliar ainda mais a proeminência do bairro como área de entretenimento e lazer (R18).

O Porto do Recife também tem vocação natural para o turismo. E está cada vez mais preparado para receber visitantes. (V2)

Nota-se no discurso dos veículos jornalísticos certo tipo de “agenciamento da cidade” enquanto destino turístico. Dessa forma, percebe-se que a mídia está inevitavelmente atrelada e atuando como promotora dos interesses mercadológicos do projeto. Essa participação dialoga com a preocupação das administrações locais em cada vez mais “transformar a cidade em uma imagem publicitária” (SÁNCHEZ, 2010, P. 57), subordinando o espaço urbano e os equipamentos ali localizados à *lógica da mercadoria*.

Nesse aspecto, a projeção da imagem do PNR veio acompanhada da *monumentalidade arquitetônica*, um dos instrumentos que quase sempre se encontra presente nos grandes projetos urbanos. A arquitetura de grife que acompanha a cidade contemporânea conforme afirma Valença (2017), pode ser visualizada no projeto como catalisadora na formação de imagens representativas para a promoção da cidade do Recife. Essa espetacularização arquitetônica que se fez em torno do PNR, tentou construir símbolos para produzir um valor superior ao que ele realmente representa:

O Cais do Sertão é uma obra de arquitetura grandiosa que mistura o moderno com elementos forte da cultura sertaneja [...] (R10).

O sucesso do Centro de Artesanato provou que o Porto Novo será um atrativo grandioso para o Recife (R3).

A construção dos equipamentos executadas pelo poder público de fato transformou a imagem dos antigos armazéns, no entanto ao que concerne em termos de atratividade turística o único que se sobressai é o Centro Cultural Cais do Sertão, que atendeu ao imperativo mercadológico da imagem turística do lugar (PAIVA, 2014), transformando-se na grande “âncora” dentro do projeto. Através da sua arquitetura imponente e moderna, observa-se que o equipamento foi inserido no PNR para atender ao *consumo cultural*, se colocando enquanto um espaço multissensorial que deveria projetar a cidade no cenário nacional e internacional. As evidências dessa imagem do equipamento encontra-se presente no recorte a seguir:

“Eu acho que esse equipamento é o mais forte. Isso se você vê no nordeste é um equipamento que não tem realmente em outros lugares entendeu! Não é só o porte arquitetônico, porque não sei que... Não é isso! Ele tem um envolvimento com tecnologia, com outros seguimentos fora a cultura, que faz parte e eu acho que agrega” (E2).

Considerado um dos mais modernos equipamentos culturais do Brasil, o Cais do Sertão está instalado no antigo Armazém 10. O novo espaço traz a proposta de proporcionar aos visitantes convivência, diversão e conhecimento. (R20)

Na análise sobre a projeção turística da imagem do PNR, também se observou que o maior valor simbólico está ligado ao *ambiente paisagístico natural*. Mesmo havendo a tentativa de destacar a estrutura física como uma marca da imagem turística, pode-se afirmar que o grande diferencial para os entrevistados é a paisagem natural. Esse contato com a natureza no ambiente urbano, mesmo que ela não seja intacta, torna-se um argumento para a capitalização da paisagem por meio da atividade turística (CASTROGIOVANI, 2013). A observação desse aspecto está presente nos recortes abaixo:

No “Eu acho que o diferencial não faz nem parte aqui do porto, que seria essa parte da oficina de Brennand, do molhe, que ficam as esculturas” (E8).

“Em todo lugar do mundo, não existe uma área mais bela de que essa. Uma capital, uma bela paisagem. Isso aqui tem tudo pra dá certo” (E3).

“Você queira ou não queira, essa área aqui é uma das áreas mais bonitas que nós temos no Recife” (E4).

Como forma de sintetizar a discussão sobre essa primeira categoria, elaborou-se o Quadro 9, para apresentar as dimensões e efeitos encontrados. A discussão sobre as dimensões discursivas encontradas na imagem de projeto de refuncionalização turística do PNR leva a outro debate, as transformações físicas provocadas pelo modelo de planejamento

estratégico urbano nesse recorte do Recife Antigo. Sendo assim, na próxima seção discutiremos sobre essa próxima categoria.

Quadro 9- Síntese dos resultados da análise acerca da categoria Imagem

CATEGORIA	DIMENSÕES DISCURSIVAS	EFEITOS
IMAGEM	Organização do espaço	Solução para degradação
		Desejo de cidade
	Preservação da identidade	Valorização dos aspectos históricos e culturais
		Ausência dos aspectos históricos e culturais
	Projeção turística	Lógica da mercadoria
		City Marketing
		Monumentalidade arquitetônica
		Consumo cultural
		Ambiente paisagístico natural

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

8.2 As transformações físicas do PNR

Iniciamos a discussão acerca das transformações físicas do PNR tratando do **impacto arquitetônico e urbano** como a primeira dimensão discursiva, sabendo que os desdobramentos espaciais na escala da arquitetura e da cidade que são justificadas pela atividade turística tem se tornado protagonista no desenvolvimento urbano contemporâneo (PAIVA, 2015). Durante a coleta de dados, principalmente no momento de aproximação com o espaço analisado, foi possível identificar que a refuncionalização do PNR resultou em transformações significativas no que concerne a forma de ocupar e interagir com esse “novo” espaço da cidade. A ressignificação do material concreto requer gestos de interpretação particulares, como aponta Orlandi (2004).

A princípio, um dos efeitos observados por essa transformação na frente d’água considera a *diversidade no uso e apropriação* como aspectos fundamentais para garantir a vitalidade desse espaço. Como o sentido dado ao projeto PNR teve um forte direcionamento turístico, houve a intenção de variar o uso dos armazéns e do ambiente público com atividades culturais e de lazer, como já apresentado no capítulo 5. De maneira geral, observam-se pequenos ganhos em termos urbanísticos de alguns espaços quando se comparado ao cenário de inutilização anterior. A população passou a visualizar e acessar uma parte do porto que era ofuscada pelo abandono, onde é possível afirmar que o projeto conseguiu transformar a área que se encontra no Recife Antigo em um objeto de leitura para a cidade (LEITE, 2005), como se verifica nos recortes a seguir:

“Quando eu trabalhava no passado aqui, lá por 1993 era bem diferente aqui. Era muito desorganizado, meio sujo. Melhorou muito. Tá mais organizado” (E7).

“Aquela área portuária ali ninguém nem sabia que existia. Porque era portuário, fechado, ninguém passava, o carro não passava por ali. Então, quando fizeram essa conexão passou a pertencer ao imaginário da cidade, que as pessoas começaram usar, cada vez mais, né? [...] De repente virou um grande... Talvez um dos espaços mais interessantes da cidade, mesmo eu achando que a relação entre o que é construído, os galpões, e a área externa ficou meio comprometido por causa do desenho interno” (E4)

“Falando de arquitetura melhorou um pouco, porque ali só tinha galpão, ninguém tinha acesso, só era ruína. Hoje pelo menos você tem um “visualzinho” melhor nessa parte da cidade. Embora os objetivos, eu acho que deixou a desejar” (E6).

Esses últimos discursos auxiliaram em uma segunda leitura sobre o impacto urbano das estratégias utilizadas para a refuncionalização das edificações no projeto executado pelo consórcio das empresas privadas. Nota-se que ao direcionar a estrutura física para um grupo específico de consumidores, com alguns espaços monofuncionais, o empreendimento “Armazéns do Porto” desconsiderou a participação de alguns indivíduos, reduzindo a interação entre turistas e residentes.

Com as observações feitas no espaço foi possível constatar que, ao transformar o primeiro piso em escritórios e o piso térreo em comércio, a refuncionalização dos antigos armazéns não trouxe uma atmosfera convidativa e hoje se mostram insuficiente para atrair um número expressivo de turistas e visitantes. Essas características parecem ter influenciado diretamente no uso desse equipamento, que atualmente tem quase metade das lojas em desuso ou completamente abandonadas como é possível verificar na Figura 17 dentro de um dos armazéns.

Figura 17 – Estrutura atual e projetada do Armazém 13.



Fonte: Elaborado pela autora (2019); Brandão, Nascimento e Silva (2014).

A descaracterização dessas estruturas, transformando-as em uma mercadoria que desconsidera os cidadãos (VAINER, 2002; HARVEY, 2005; SÁNCHEZ, 1999), aponta para um *nível de envolvimento menor* no uso desse espaço por parte de visitantes, que

provavelmente não se sintam atraídos. Percebe-se que o que se estabeleceu foi um local com pouca complexidade. A simplificação da estrutura física, sem rastros que carregam a memória do lugar e com uso comercial de postura racionalizada e homogeneizante replicada de outras cidades, torna a relação de apropriação e envolvimento menos provável. Abaixo, alguns recortes abordam esse efeito:

“Mas eu acho que esse projeto eles tem um público, que é o mesmo público do Novo Recife, que de um jeito como são edifícios que são voltados pro comércio, pra exposições “panananã”, eles tem uma permeabilidade maior do que um edifício como os do Novo Recife teriam, mas eles são voltados pra esse público. Eles poderiam ser muito mais ricos se eles fossem feitos pelas pessoas que são daquele lugar e pra elas, acolhendo os outros, que vem de fora...” (E1).

“[...] quando você faz um segundo pavimento e fecha, aí vira um lugar igual um shopping, qualquer lugar é igual quando entra, aí tem um teto assim, plano. Do lado de fora parece que é um galpão, mas quando você entra descaracteriza, né? Porque perde. Virou um shopping, né?” (E5).

Outros fatores contribuem para o distanciamento na quantidade de usuários vivenciando esses lugares. Embora exista uma escala considerável para a circulação de pedestres, com a possibilidade de alguns modais, foi possível perceber que o *nível de envolvimento maior* ocorre na área pública, mesmo considerando os horários de abertura dos equipamentos e os diferentes dias da semana.

Apesar de existir uma conexão com o espaço público, é possível perceber que a interação entre turistas e visitantes é simplificada, limitando-se muitas vezes à utilização para o registro fotográfico dos elementos que estão na Praça do Marco Zero. Reconhece-se que a refuncionalização turística do projeto provocou uma transformação valorativa do espaço, dialogando com o que Costa e Castro (2008) chamam de processo de “banalização pela cenarização”. Essa interpretação e compreensão foram possíveis a partir dos registros visuais que apontam os principais elementos indiciais e simbólicos dessas estruturas.

Na Figura 18 o que chama atenção é a quantidade de pessoas que se concentram na praça do Marco Zero para fotografar o letreiro turístico com a palavra Recife. Embora esse seja um elemento bastante comum em cidades turística, notou-se que ele era mais interessante do que qualquer outra edificação presente na área do projeto. Essa predileção pelo que é colorido e esteticamente diferente é comprovada na Figura 19, quando no mesmo dia e horário a área dos armazéns encontrava-se vazia.

Figura 18- Nível de envolvimento na praça do Marco Zero



Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Figura 19- Nível de envolvimento na área dos armazéns



Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Essa observação também ocorre nos espaços onde estão os equipamentos administrados pelo poder público. Em que pese à refuncionalização de tais equipamentos, o que se percebe nos extratos a seguir é que apenas uma das estruturas contempla uma boa relação funcional entre a vida urbana e a estrutura física, como é possível verificar no recorte da entrevista:

“das intervenções que foram feitas, a que consegue melhor um pouquinho e tal, é ali é na frente da torre Malakof [segundo módulo do Cais do Sertão]. Tem uma tentativa de diálogo com aquelas dinâmicas que já acontecem ali na praça, com a paisagem do outro lado, por ser aberto e tal, uma coisa do desenho também, da arquitetura que ajuda um pouco.” (E1).

A estrutura dispõe dos mais variados e inovadores recursos expositivos e tecnológicos para, em um diálogo entre a tradição e a invenção, proporcionar aos visitantes, uma experiência de imersão no universo sertanejo. É um espaço de convivência, diversão e conhecimento. (R17)

Figura 20 – Estrutura atual e projetada do módulo 1 do Centro Cultural Cais do Sertão.



Fonte: Elaborado pela autora (2019); Brasil Arquitetura (2019).

Neste esteio, há de se ressaltar que apesar do desenho urbano ter saído como planejado (Figura 20), existe, em verdade, uma subutilização de tal equipamento turístico, sobretudo por ainda carecer de uma participação maior da população. Percebe-se no discurso em torno da elaboração e execução do equipamento que a escolha projetual seria o grande forte para influenciar uma maior interação entre residentes e a frente d'água, proporcionando um lugar mais atraente para os residentes e os visitantes.

O que se percebeu em diferentes momentos da observação *in loco* desse equipamento específico é que ele se transformou em um novo “vazio urbano”, quase que fantasmagórico como é possível perceber na Figura 21. De algum modo, esse aspecto pode ser pensado por meio do processo de turistificação (TELLES, 2013), onde talvez a população enxergue esse espaço como sendo apenas direcionado ao turista. Essa questão fica evidente no próximo recorte:

“A gente tentou algumas vezes fazer ações conjuntas, mas isso é muito, muito difícil né! A gente precisa ter, não é só a vontade, mas tem todo um movimento aí de você ter essa aproximação com as comunidades do entorno, mas comunidades não fala só, não é só o Pilar [comunidade do bairro] mas a comunidade de pessoas que trabalham. Eu falo a comunidade de pessoas que trabalham no entorno. [...] Essa integração das comunidades, das empresas com o próprio equipamento, eu sinto que é um desafio” (E2).

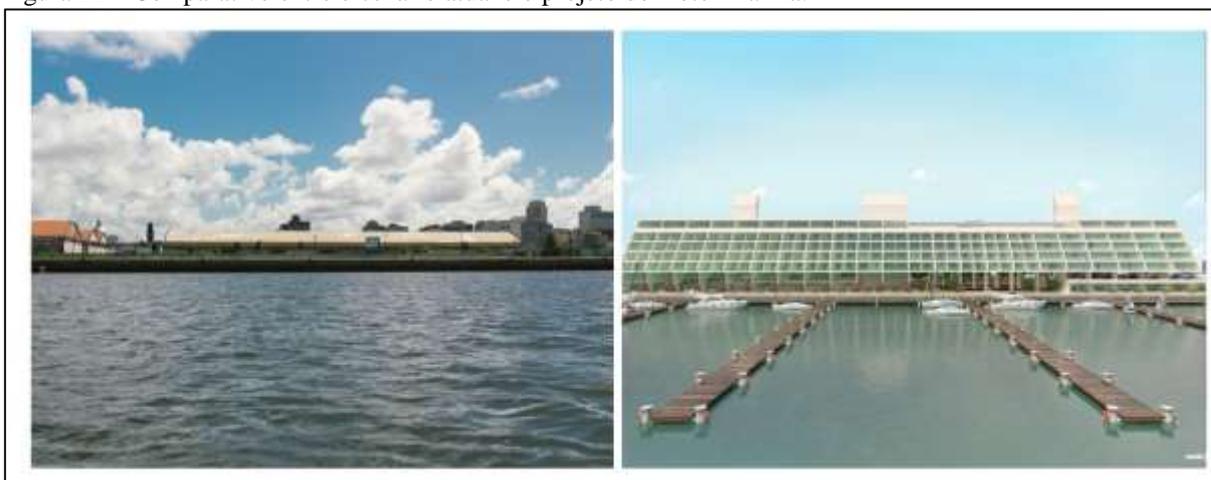
Figura 21 – Estrutura do módulo 2 do Centro Cultural Cais do Sertão.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019.

Outros “vazios” também são percebidos ao analisamos a área arrendada pelo consórcio Porto Novo Recife. O desarranjo entre a proposta inicial do NTOU e o resultado final do projeto executado pela empresa privada, acabou sendo determinante para a realidade em que se encontram hoje os espaços no bairro de São José. Os equipamentos propostos para os armazéns 15, 16 e 17 e o Edifício Pescado Silveira, vistos agora como grandes protagonistas para atividade turística, até hoje não foram executados. É possível visualizar que a concepção de futuro, ou melhor, uma perspectiva do futuro que foi apresentada no projeto, enfatizando um design de um novo imobiliário urbano, que em nada se parece com o cenário atual, no comparativo apresentado (Figuras 22 e 23). Os impactos desses “vazios” serão abordados na próxima seção do estudo.

Figura 22 – Comparativo entre o cenário atual e o projeto do Hotel Marina.



Fonte: Elaborado pela autora, 2019; Memorial do projeto Porto Novo Recife, 2019.

Figura 23 – Comparativo entre o cenário atual e projetado do Centro de Convenções.



Fonte: Elaborado pela autora (2019); Memorial do projeto Porto Novo Recife (2019).

Em meio a um espaço pensado, prioritariamente, para visitantes e turistas, foi possível observar que atividades cotidianas como, o uso dos estacionamentos, o comércio informal, o trabalho dos barqueiros como atravessadores para o Parque das Esculturas e encontros de diferentes grupos de artistas e jovens ocorrem com intensidade nos espaços “públicos” estrategicamente pensados. Essas questões nos levam para dimensão da **organização do espaço**, que também se faz presentes na categoria das transformações físicas. Nota-se no discurso dos agentes privados, que as relações cotidianas presente na área refuncionalizada nem sempre são consideradas desejáveis (TRINDADE JÚNIOR, 2008). Com os novos usos e os empreendimentos voltados para um público específico, há uma tentativa de *ordenamento do uso* heterogêneo que apela para a normatização do espaço, como é possível verificar nos recortes a seguir:

“Muitas pessoas que não vem pra se divertir, pra passear, pra consumir dentro dos bares, vem pra fazer baderna [...] Isso aí é até uma exigência da associação [formada pelos empresários dos Armazéns do Porto], que é fechar, gradear... Fechar. Porque o que nós precisamos é que o cliente se sinta seguro” (E3).

“Os armazéns de Belém, não sei se você conhece, ele é todo murado, tá? Isso traria uma segurança tranquilamente a mais pra gente. Por quê? Porque a gente colocaria três ou quatro porteiros, vamos dizer assim, no qual você conseguiria mais ou menos filtrar as coisas.” (E4)

Está revelada nas falas uma ideia personalística para o uso do espaço urbano. Outros efeitos emergiram dessa dimensão, referindo-se à questão do *conforto* e *segurança como recursividade*. Percebe-se em algumas falas que esses repercutem na dinâmica do espaço e que há uma transferência de responsabilidade por parte do setor privado para os agentes públicos quando eles se sentem prejudicados. No entanto percebe-se que os efeitos dessa argumentação são reflexos da escolha projetual e do desenho realizado.

“Se você passa uma semana conosco aqui, tendo o prazer de passar uma semana, você vai ver as dificuldades dos armazéns. A dificuldade de estacionamento, a dificuldade de locomoção de um cadeirante, tem todo esse processo que complica a estrutura dos armazéns. Agora, é um projeto ideal, é um projeto inovador, é um projeto que precisa ser mais bem visto pelo poder público pra poder dar certo” (E3).

“Então, infelizmente a gente tem problemas sérios aqui, mais ligados à segurança. E um dos maiores retornos que nós temos dos nossos clientes é justamente isso: o pessoal não vem pra cá, porque, com a família, vamos dizer assim, né? Porque se sente inseguro. Infelizmente essa área de segurança externa é de responsabilidade do poder público. (E4).

“O que é que a gente sente hoje? O cara para o carro aqui no estacionamento, e aí ele vai para o Armazém doze. Dia de inverno, ele vai levando chuva daqui até lá. Mas aí o IPHAN: “não, isso aqui não pode ser feito”. Não permite que seja feito.” (E4).

Frente ao exposto, apresenta-se no quadro 10 uma síntese geral da discussão apresentada. Como vimos nesta categoria, as transformações físicas no PNR foram e são influenciadas por diferentes questões, dentre elas às relações que se formaram entre o setor público e o privado da cidade e a sociedade civil. Essas questões serão discutidas a seguir.

Quadro 10- Síntese dos resultados da análise acerca da categoria Transformações Físicas.

CATEGORIA	DIMENSÕES DISCURSIVAS	EFEITOS
TRANSFORMAÇÕES FÍSICAS	Impacto arquitetônico e urbano	Diversidade no uso e apropriação
		Nível de envolvimento menor
		Nível de envolvimento maior
	Organização do espaço	Ordenamento do uso
		Conforto e segurança como recursividade
		Segurança como recursividade

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

8.3 As transformações socioeconômicas do PNR

Partindo para a análise da última categoria do estudo, abordamos a dimensão da **mudança urbanística** como parte das transformações socioeconômicas. Com o novo paradigma criado para refuncionalizar o Recife Antigo, percebe-se que o PNR é reflexo das tentativas de reforçar não apenas uma centralidade urbana, mas também uma *centralidade turística* na escala local. Com a valoração da área central da cidade, tendo o Porto Digital como um dos principais protagonistas, o projeto acabou se tornando um *novo atributo estratégico do tecido comercial*, visando criar novas práticas e valores (ROCHA, 2014). Foi possível verificar tais efeitos nos recortes abaixo:

[...] Eu achava que a grande oportunidade que a gente tinha de requalificar o bairro do Recife – achava e ainda acho – assim, a maior oportunidade que a gente tinha era a área portuária, porque era uma área grande, era uma área não utilizada, uma área não operacional, enorme. Até do terminal de passageiro pra cá era tudo não

operacional, né? Então tudo subutilizado, abandonado, grande e pertencendo ao poder público, então era uma chance enorme de chegar lá. Se a gente fizer um negócio bem feito aqui, isso aqui vai espalhar pelo bairro do Recife.” (E5).

Além de destaque como ponto turístico, os Armazéns são importantes propulsores dos índices econômicos (R19).

Essa mudança de posicionamento urbanístico nos leva à outra dimensão que se encontra no cerne do debate do PNR, a **relação público-privada**. Essa se refere às intencionalidades e estratégias políticas adotadas para a ascensão social e econômica do projeto. Para transformar a cidade em mercadorias (SÁNCHEZ, 2001), em sua totalidade ou fragmentos, o efeito do chamado *empresariamento urbano* integra o turismo às dinâmicas de mercantilização para essa nova reconfiguração dos modelos de planejamento urbano na esfera pública local como apontam Compans (2005) e Harvey (1996). Essa abordagem possui um forte cunho regulatório de desenvolvimento econômico e de competitividade interurbana.

No projeto PNR, a forte coalisão entre o governo local e a iniciativa privada para facilitar os processos de destruição-reconstrução (SANTOS; MELLO, 2018) em um dos espaços mais privilegiados da cidade, foi justificada pela atividade turística com a mobilização da Copa do Mundo de 2014. A gestão pública teve um papel central na criação de um ambiente propício aos investimentos, principalmente aqueles vinculados aos setores do capital imobiliário, que seriam fundamentais para viabilizar as novas condições de acumulação urbana na cidade (RAMALHO, 2015). Os trechos abaixo são apresentados por serem representativos acerca desse aspecto:

“Obras como essa mostram a importância de parcerias com o setor privado, estado, município e União. Temos que incentivar empreendimentos como este, que transformam a cidade” (R14).

Os Armazéns do Porto, no Bairro do Recife, entram em nova fase: a de consolidação do negócio. Essa etapa de amadurecimento coincide com a perspectiva de retomada da economia brasileira, o que já traz um panorama otimista para bares e restaurantes de lá, e com a estreita relação firmada nesse período entre o público e as atrações do empreendimento, que virou ponto turístico da capital pernambucana. Os empresários estão confiantes e esperam tornar o espaço ainda mais atrativo aos que visitam e moram no Estado (R19).

Para a reestruturação urbana de Recife como uma das cidades-sedes para a Copa do Mundo de 2014, era necessário criar novas condições de produção, circulação e consumo, centrados em alguns setores econômicos tradicionais importantes, dentre eles o turismo. Das estruturas urbanas propostas na capital pernambucana chama atenção o destaque dado a refuncionalização do porto, de certo equivalente proporcional à importância de sua presença como um problema a ser solucionado. É importante ressaltar que esse espaço representava um

gargalo para o poder público e a gestão do porto, e engrossava o rol de itens que significavam um atraso urbano para a cidade enquanto destino turístico:

“[...] agente tinha duas opções: ou fazer, assim, o óbvio, que é subsidiar ou estimular da construção de hotéis, e que certamente depois iam ficar tudo vazio, né! Como aconteceu em várias cidades, ou essa ideia que surgiu com a gente lá que era usar navio como hospedagem temporária, porque depois que a copa acaba o navio vai embora. E por que disso? Porque seria, como um projeto complementar, era fundamental ajeitar aquela orla do porto, né? E como a gente sabia que aquilo ali era gestão do estado, aquilo ali podia ser uma operação que o estado faria e aí viabilizaria a coisa do hotel. [...] O navio chegava lá, a pessoa terminava ali no terminal, e o cara pegava uma kombi velha lá, passava por dentro, botava os turistas dentro [risos] da kombi e saía por dentro daquela área portuária, tá ligada? Aquela zona, né? E era pra fazer um porto, uma entrada oficial da alfândega que era no Marco Zero. Era um negócio completamente maluco, né! Foi por isso que a gente pensou: “se a gente fizer isso, isso não vai poder ser assim, né?” A FIFA não vai nem deixar o cara chegar de navio pra copa e passar por dentro desse negócio. Então era uma maneira de arrumar dinheiro e tal. Aí, a ideia seria, com o dinheiro que a gente arrumaria com o BNDES, por conta da copa, o governo do estado pegava esse financiamento e construiria esse pedaço do bairro do Recife, que é ali da giratória até o terminal, todos aqueles galpões. E depois de construir, a gente ia atrás do privado, abrir uma concessão do privado pra ele explorar aquilo ali e aí ele construía o outro lado, porque aquele projeto ainda tinha o outro lado...” (E5).

“Eu fiz e mostrei por “A mais B” que o porto, mesmo só tendo esse pedacinho, era uma área economicamente viável né! Estava sendo muito mal administrado até então né... E a gente tocou isso aí. E o que é que a gente faz com aquele lixo que tá lá? Revitaliza! Revitaliza e faz uma concessão privada, pros privados administrarem e isso é mais uma renda que entraria no porto”(E6) .

Observa-se, portanto, que o imobiliário de maior representatividade para alavancagem da atividade turística seria o hotel marina e o centro de convenções. Dependendo do planejamento, estes possivelmente conseguiriam se transformar em ativos econômicos fortes com o segmento de turismo de eventos e negócios. Esses se constituem até hoje em conflitos entre o consórcio Porto Novo Recife e o Tribunal de Contas do Estado - TCE, sendo símbolos de um legado da Copa que nunca existiu.

Os interesses políticos se sobressaíram, produzindo um espaço fragmentado e seletivo. Com a participação crescente do setor privado na gestão dos serviços e equipamentos do PNR os sentidos de refuncionalização foram modificados, com um projeto urbanista cristalizado.

“Aí o que aconteceu: na hora que começou a ir atrás de parceiros privados— já tinha um grupo privado que tava topando fazer e tal – apareceu um outro grupo, que chegou direto no governador e disse que topava bancar tudo: eles mesmo construíram, não precisava o Estado entrar com dinheiro, construíram os armazéns e tal. Aí eu fiquei meio preocupado porque eu sabia que, acontecendo isso, o protagonismo ia deixar de ser nosso, do Governo, né! Porque aí é privado, o cara faz de todo jeito [...]” (E5).

“Veja, o projeto Porto Novo, realmente, hoje se encontra um pouco, vamos dizer assim, não completo. Por problemas que nós tivemos e nós temos ainda, problema de ação judicial. Então, o hotel e o centro de convenções, tá? Então, está sendo resolvido, eu acho que, acredito que esse ano, o mais tardar no princípio do ano, é que dê início às obras do hotel, né? Que existia uma, uma ação perante Justiça

Federal, dessa área daqui. Então, tá sendo resolvido para que a gente dê um segundo passo. Então, acredito que, quando o complexo estiver todo pronto, talvez exista um incremento maior de pessoas aqui no sistema. Então, é, o hóspede e o hotel, o centro de convenções ligado ao hotel, pessoas que vêm fazer seminários, eventos, algumas coisa, a tendência é vim pra movimentar essa área daqui.” (E4).

O segundo efeito encontrado nesse processo da relação público-privada foi o da *centralidade nas decisões*. Esse mostra que com a participação do capital privado, na perspectiva de produzir esse espaço, se impôs um projeto de sentido dominante sem uma efetiva participação da população local e dos agentes de turismo, que poderiam contribuir com planejamento humanístico e turístico que integrassem outros espaços do Recife Antigo. No campo do planejamento, a refuncionalização com o foco no consumo turístico e de lazer criou uma relação de poder disciplinadora (ALVERGA, 2009). Esse efeito fica evidenciado nos recortes abaixo:

“Se fosse um trabalho articulado como a gente tentou fazer com a Prefeitura pra estimular o uso habitacional, criar uma tipologia... “isso aqui é o Porto Digital”, ou então você criar dentro... A gente queria levar algumas coisas pro Porto Digital e não conseguia. O empresário lá, o grupo, não teve interesse em fazer o negócio com o Porto Digital. Era importante criar ambientes ali que se relacionassem com o Porto Digital, recuperar alguns edifícios do entorno ali pra você trazer uma tipologia de habitação, já pro perfil de um cara que trabalha no Porto Digital [...]” (E5)

“Eu acho o projeto Porto Novo um negócio muito obscuro, porque, uma: ninguém consegue entender qual, o que aquele porto ainda é. Porque ele ainda funciona como porto, mas ele é negado como porto ali naquele pedaço que está mais perto do Marco Zero [...] O projeto do Porto eu nunca estudei ele a fundo, mas ele é uma coisa que era pra tá mais claro sabe, o porto é uma coisa muito importante na cidade, pra não ser uma coisa que é transparente pra maioria da população” (E1).

“Então fizeram uma licitação... Uma licitação a meu ver indecente entendeu. Não olharam o principal que era você ter essa parte turística né [...] O envolvimento da comunidade não houve nada!” (E6).

“Como um local vai ser revitalizado se ele é simplesmente entregue à iniciativa privada, sem ouvir quem circula por lá?” (R16).

Nesse contexto, outro efeito evidente refere-se à *gentrificação*. Com a refuncionalização dos antigos equipamentos voltados para usos de caráter privado, e para utilização por pessoas de padrão de vida mais elevado, as estruturas existentes passaram por uma “cenarização”, efeito comum em espaços turísticos urbanos como apontados por Costa e Castro (2008). Ao transformar esse espaço em cenários para receber “espetáculos” dos quais nem todos podem participar, o que ocorre é uma redução significativa da cidade e do social, o que acaba influenciado no turismo urbano, que enxerga esses elementos como preponderantes para o sucesso da atividade. Cabe lembrar que os armazéns 13 e 14 desempenhavam funções culturais de produção independente e com um caráter mais público. O desenvolvimento de atividades nesses espaços fazia conexão com polos culturais próximos, como o da Rua da

Moeda, e eram completamente antienobrecidos como destacou Leite (2007). Não é à toa que a refuncionalização desses espaços evidenciaram a dialética dominação/resistência como é possível observar nos recortes abaixo:

“Como um espaço que pertencia à classe artística e ao empreendedorismo cultural da cidade passa para as mãos de uma cervejaria? E ainda mais violentamente diz que vai ‘resgatar a noite no Recife Antigo’. Chamam a casa de multiuso para tentar justificar o espaço plural” (R16).

“Estamos com um sentimento de luto. Acho lastimável que a gente esteja vivendo isso, perder um espaço que poderia ser devolvido aos artistas de forma digna. É um sentimento de muita tristeza e desolação [...] Desde que entrei no Armazém, queriam transformar o porto na Estação Docas, de Belém, e a megalomania finalmente está tomando conta desse projeto.” (R16).

“[...] eu acho que isso é uma coisa meio que não tem jeito, e acho que tá lá feito do jeito que se conseguiu fazer, mas é um jeito de uma perda de oportunidade entendeu. Poderia ter sido feito de um jeito que integrasse melhor aquilo, que o centro do Recife já era, aquelas pessoas que já estavam lá quando o lugar estava deteriorado, estava abandonado, as pessoas que se ocuparam daquele lugar durante esse tempo... Sinto falta disso...” (E1).

Nesse contexto, nota-se que o PNR provocou uma “curetagem social” (CERTEAU, 1996) por meio da “privatização”, o que acabou influenciando em alguns espaços suprimidos, (figura 24), como no caso da praça que seria construída e foi substituída por um estacionamento privado. Esses espaços silenciados poderiam servir de acolhimento e estimular o lazer e o turismo cultural de maneira mais equilibrada, evitando situações que hoje são tidas como um problema por parte dos interesses privados, como mencionados na seção anterior. Nesse aspecto, percebe-se que as *dificuldades de projeção turística* do PNR estão relacionadas com as escolhas políticas que foram baseadas no seu perfil monumental e não nos espaços utilizáveis pela maioria dos habitantes. Ressalta-se que a ideia não seria tornar os espaços totalmente públicos, mas sim não enobrecê-lo completamente (LUCHIARI, 2005).

Atualmente percebe-se no PNR uma relação público-privada pouco articulada, que se mantém sem um planejamento turístico adequado e evidenciando as relações de poder com foco no retorno econômico. Além disso, é interessante notar alguns discursos que se relacionam sobre esses aspectos das dificuldades de projeção do espaço:

“Eu acho que os serviços daqui ainda são muito a desejar né, porque você tem...restaurantes? Tem! Mas eu acho que ainda falta é... Não sei te dizer assim, você tem [...] Não sei se talvez, hoje em dia por causa da crise essa dificuldade de né! Que ninguém tá investindo em nada, o empresário tá parado, mas eu acho que falta um pouco essa área de serviços mesmo” (E2)

“O problema nosso é só o poder público, só isso [...] Não falo só pelos armazéns. Eu não posso, de jeito nenhum, vir de outro estado, descer no aeroporto e no aeroporto tá todas as vans viradas para Porto de Galinhas. Que a gente tem o Recife Antigo, tem Olinda, tem Bezerros, tem várias outras culturas que poderiam ser aproveitado. E isso não acontece! Principalmente Recife Antigo que é a sede da capital. É o

Recife Antigo. É a ilha que todo mundo é louco pra conhecer. E tá praticamente do jeito que você tá escutando” (E3).

“Os navios chegam aqui de manhã e sai de tarde. O máximo tem uns ônibus aí que fica esperando pra levar o pessoal em Porto de Galinhas e voltar. É o que os turistas vão fazer. Pro Recife mesmo só sobrou eles serem assaltados ali no Marco Zero” (E6).

Figura 24 – Espaço suprimido no PNR.



Fonte: Elaborado pela autora (2019); Brandão (2012).

Sintetizando os achados dessa categoria, o Quadro 11 apresenta a dimensões discursivas e os principais efeitos presentes na discussão do PNR.

Quadro 11- Síntese dos resultados da análise acerca da categoria Transformações Socioeconômicos.

CATEGORIA	DIMENSÕES DISCURSIVAS	EFEITOS
TRANSFORMAÇÕES SOCIOECONÔMICAS	Mudança urbanística	Centralidade turística
		Novo atributo estratégico do tecido comercial
	Relação público-privada	Empresariamento urbano
		Centralidade nas decisões
		Gentrificação
		Dificuldades de projeção turística

Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Nesse sentido, conclui-se a análise tendo como dimensão principal os impactos territoriais do PNR. O destaque para essa dimensão resulta na compreensão acerca da imagem, da transformação física e transformação socioeconômica desse projeto urbano para a cidade, levando-nos, ao fim e ao cabo, a questionar os efeitos da refuncionalização turística em que pese o desenvolvimento para atividade os beneficiários de suas vantagens.

9. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como forma de destacar aspectos conclusivos da análise deste estudo, retoma-se à pergunta central como questão norteadora: **de que forma o projeto de refuncionalização do Porto Novo Recife-PE contribui com o desenvolvimento e/ou alavancagem da atividade turística no espaço portuário não operacionalizado?**

Inicialmente, é válido ressaltar minha íntima relação com os aspectos urbanos, sobretudo com o Centro do Recife, construída durante a formação acadêmica como turismóloga. O interesse pelo patrimônio cultural da cidade, sobretudo do Recife Antigo, suscitou inquietações sobre as manifestações turísticas na área central da cidade, que vem passando ao longo dos anos por intervenções urbanas e transformações funcionais. O Recife Antigo (ou de parcelas específicas dele) se transformou em um palco de propostas de refuncionalização que reforçam sua imagem enquanto produto turístico.

Desse modo, ao abordar o espaço portuário não operacional da cidade do Recife enquanto objeto da pesquisa, foi possível compreender três temas que se ligam estreitamente nos processos contemporâneos: o turismo urbano, os grandes projetos urbanos e a refuncionalização turística. Para a abordagem desses temas, tornou-se relevante utilizar um caso que pudesse representar interface com o fenômeno turístico. Desse modo, o projeto Porto Novo Recife mostrou-se viável, uma vez que questões sobre as frentes d'águas em áreas urbanas não se esgota, contribuindo para os debates sobre os modos de produção e reprodução das cidades. A abordagem adotada nesta pesquisa é considerada oportuna na medida em que foram analisados os discursos sobre esse espaço da cidade.

Ao estudar o Porto Novo Recife enquanto um projeto de refuncionalização turística, no que concerne às formas e aos usos do espaço que foram implementados e ressignificados, foi possível observar uma série de intencionalidades que evidenciam as inconsistências e a realidade de como o turismo e o lazer são praticados e concebidos no cenário local. A proposta do PNR seguiu uma tendência de simplificação e estetização da paisagem urbana, criando um espaço falsamente descentralizado. O projeto inseriu o turismo como um meio para viabilizar e justificar “novas” vantagens competitivas, principalmente relacionadas com o setor hoteleiro e as práticas de entretenimento.

Na elaboração do PNR encontrou-se primeiramente o discurso vinculado à ideia de resgate urbano e econômico (onde o turismo se inclui) para intervir em uma parte historicamente importante para o nascimento e evolução da cidade do Recife. Observou-se que as novas dinâmicas da cidade ocorrem a partir de uma lógica banalizada de reordenamento territorial, que tende conceber espaços refuncionalizados por meio da

reprodução com pouca complexidade. Os interesses governamentais não estavam diretamente alinhados com o desenvolvimento do turismo, mas sim preocupados com as vantagens oferecidas pela iniciativa privada, que acabaram sendo os maiores beneficiados. Esses interesses, envolvendo o influente mercado imobiliário que toma conta da cidade, se sobressaíram em uma trama oculta que até hoje dificulta a atratividade turística e cria um abismo entre moradores e visitantes nesse espaço

Embora possamos considerar melhorias significativas do ponto de vista infraestrutural, com a inclusão de equipamentos culturais e a possibilidade de circulação em uma área que era inacessível, as formas e os valores do porto foram subjugados, dando ênfase aos usos mais elitistas. Vemos atualmente um cenário que se concentrou em uma imagem de cidade adequada apenas para turistas, e não para as pessoas que de fato torna esse espaço importante. Com isso, é possível refletir sobre uma das premissas dos estudos do turismo que afirma que: uma cidade é de fato boa para o turista quando também é boa para todos os moradores. O PNR aponta para uma discussão sobre o (des)envolvimento do turismo nas cidades, onde cada vez mais se torna importante voltar-se para as pessoas e não para os objetos.

Do ponto de vista socioeconômico, apesar de perceber uma pequena mudança urbanística, onde boa parte dos espaços públicos que foram concedidos vem sendo efetivamente apropriados pela população, reitera-se a ausência de uma participação social em todo o processo de planejamento e ação, reduzindo a democratização do projeto. Além disso, não foram encontradas ações efetivas de participação de órgãos turísticos. Percebem-se no PNR os limites entre o público e o privado, que de forma acintosa separou turistas/visitantes e população local. Questiona-se, assim, o discurso de valorização aliado às estratégias dos empresários que reproduziram um espaço voltado aos interesses particulares do grande capital, e que, ao intervirem no urbano, interferem na prática socioespacial e, conseqüentemente, na atividade turística.

Como resultado da pesquisa, foi possível identificar nos discursos dos entrevistados e nas ações que a refuncionalização turística do projeto Porto Novo Recife contribuiu pontualmente para as atividades de lazer e turismo no espaço portuário, não alcançando o desenvolvimento e alavancagem que se esperava. Durante a análise dos dados, os constantes questionamentos que suscitaram essa pesquisa foram de certo modo respondidos, embora seja importante destacar algumas limitações como: dificuldade de acesso a outros dados oficiais do projeto devido às questões políticas; dificuldade de comunicação com a gestão do Porto do Recife e com órgãos de turismo do Estado; ampliação dos atores da pesquisa a fim de garantir maior amplitude da análise dos dados.

No que tange às implicações da pesquisa para o debate acadêmico, avançou-se acerca dos temas da refuncionalização turística e do turismo urbano por trás dos grandes projetos urbanos na frente d'água. Além disso, tornou-se possível compreender sobre o espaço urbano e turístico do Recife e ampliar o debate da temática por meio do suporte metodológico da Análise do Discurso, que ainda é pouco empregado na área.

A trilha metodológica percorrida pode suscitar estudos similares em outros locais que possuam realidades semelhantes e torna-se um caminho para antigos e novos pesquisadores. Como sugestões futuras, emerge a possibilidade de se investigar os impactos das obras de refuncionalização turística do PNR para comerciantes e comunidades vizinhas; estudos que aprofundem a percepção dos turistas e moradores sobre os seus equipamentos; e investigação sobre a distribuição espacial e fluxos turísticos a partir do porto, etc.

Por fim, cumpre mencionar que o projeto PNR foi uma grande perda de oportunidade de um espaço urbano que pudesse integrar nossa cidade e influenciar na ressignificação de práticas e valores da cidadania e do turismo. A cidade do Recife ainda caminha para conseguir aprender copiar boas práticas turísticas do mundo que geram soluções para todos. Faz-se necessário uma mudança de pensamento político para ampliar o horizonte sobre a realidade urbana contemporânea, onde as atividades de turismo, lazer e entretenimentos permitam a construção de uma cidade melhor para todos. É preciso expandir as possibilidades de uso e ressignificar a história da Cidade do Recife a partir do espaço portuário. O Porto do Recife é nossa história e deve ser mantido por/para todos!

REFERÊNCIAS

AALBERS, M. B. Neoliberalism is Dead... Long Live Neoliberalism! **International Journal of Urban and Regional Research**, v.37. p.1083-1090, 2013.

ABRAHÃO, C. M. S; GÂNDARA, J. M. G. Sobre desarrollo y turismo em processos de intervenção en waterfronts: Los casos de las ciudades brasileñas Recife y Rio de Janeiro. **Estudios y Perspectivas en Turismo**. v. 23, p. 207 – 232, 2014.

ALCHORNE, M. A.. Porto do Recife: d'África à des'África. Joaquim Nabuco, Gilberto Freyre e Mário Sette sobre raça e urbanização, no Recife de Belle Époque. **Estudos de Sociologia**, v. 20, p. 1, 2014.

AD DIPER. **Portaria da Diretoria** nº 50/ 2016. Disponível em: http://www.addiper.pe.gov.br/wp-content/uploads/2015/06/2_Portaria-AD-DiperDiretoria-n.%C2%BA-502016.pdf.pdf. Acesso em: 05 jun de 2019.

ANDRE, I; VALE, M. **A Criatividade Urbana na Região de Lisboa**. CCDR-LVT, Lisboa, 2012.

ANDRADE, T; TAVARES, Maria. G. Le projet d'intégration de l'Amazone vu sous l'angle de la touristification des lieux. *Confins*, Paris, v. 14, p. 1-1, mar 2012.

ANDRE, I.; VALE, M. **A Criatividade Urbana na Região de Lisboa**. **CCDR-LVT**, Lisboa, 2012.

ANGELI, P. B. L. As operações urbanas consorciadas como instrumento de planejamento urbano- estudo de cidade da cidade de São Paulo. **Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo**, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, São Paulo, 2011.

ALDRIGUI, M. Turismo urbano: um olhar para o quase invisível. **Revista do Centro de Pesquisa e Formação**, SESC-SP. n. 7. 2017.

ALLIS, T. Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo. **Tese Doutorado em Arquitetura e Urbanismo**, Universidade de São Paulo, USP, Brasil, 2012.

_____. O turismo como mote para os grandes projetos urbanos: a versão paulistana. In: VARGAS, H. C; PAIVA, R. A. **Turismo, arquitetura e cidade**, p. 85-109. Manole, 2016.

ARRUDA, E. S. Porto Belém do Pará: Origens, Concessão e Contemporaneidade. **Dissertação de Mestrado**, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, UFRJ, Rio de Janeiro, 2003.

ALVES, M. L. B. Reflexões sobre a pesquisa qualitativa aplicada ao turismo. **Revista Turismo em Análise**, v. 22, n.3, p.599-613, 2011.

ALVERGA, A. R. Turismo e consumo das cidades: apontamentos sobre biopoder. **Revista Mal-estar e Subjetividade**, v.IX, n.1, p. 277-311, 2009.

ANDINI, D. Public Space for people on new urban waterfronts: a literature exploration on sócioespacial issue in post-industrial waterfronts. **Thesis Socio-Spatial Analyses-Msc**.

LandscapArquitectuSre and Planning, Wagening University, Nederland, NL, 1-67, 2011. Disponível em: <http://edepot.wur.nl/167463>

ARANTES, O. B. F. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. São Paulo: EDUSP, 2001.

ASHWORTH, G. Urban tourism – still an imbalance in attention? In: **Classic Reviews in Tourism**. Clevendon, UK: Channel View Publications, p. 143-163, 2003.

ASHWORTH, G. Urban Toursim: An Imbalance in Attention In: COOPER, C. **Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management**. Londres: Bellhaven, p. 33-54, 1989.

BARBOSA, E. Cais do Sertão tem investimento de R\$ 24,4 milhões na sua ampliação. Folha de Pernambuco, 2018. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/economia/economia/economia/2018/04/06/NWS,64353,10,550,ECONOMIA,2373-CAIS-SERTAO-TEM-INVESTIMENTO-MILHOES-SUA-AMPLIACAO.aspx>

BAUER, M. W.; AARTS, B. A construção do corpus: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 2.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

BERDOULAY, V. *Espaces Publics et Mise en Scène de la Ville Touristique*. **Rapport Final de Recherche**. Université de Pau et des Pays de L'Adour, 2005.

BIDOU-ZACHARIASEN, C. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.

BONDUKI, N. Intervenções urbanas na recuperação de centros históricos. Brasília: **IPHAN/ Programa Monumenta**, 2010.

BOURDIEU, P. **A distinção: crítica social do julgamento**. Porto Alegre, RS: Zouk, 2007.

BOURDIEU, P. **O Poder Simbólico**. 12ª Edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

BORTOLETO, E. M. A implantação de grandes hidrelétricas: desenvolvimento, discurso e impactos. **Revista Geografares**, Vitória, n. 2, jun, 2001.

BRANDÃO, H. H. N. **Introdução à análise do discurso**. 2ª Edição. Campinas: Editora Unicamp, 2004.

BRANDÃO, Z. Porto. In: BRANDÃO et al. **Núcleo Técnico de Operações Urbanas: Estudos 2007 – 2010**. Recife: CEPE, 2012.

BRANDÃO, N. J. S; NASCIMENTO, C. F. B; SILVA, R. C. Projeto Porto Novo: requalificação como estratégia de preservação da memória portuária da cidade do Recife. **PORTUS: the online magazine of RETE**, n. 28, 2014.

BRUTTOMESSO, R. *Complejidad en la relación puerto-ciudad*. **Revista It**, n. 67 , p. 22-31, 2004.

BRUTTOMESSO, R. *The Oriental Dimension of the Waterfront*, **Aquapolis**, v.1, n.12, 1997.

BURNETT, C. F. L. Da tragédia urbana à farsa do urbanismo reformista: a fetichização dos planos diretores participativos. **Doutorado em Políticas Públicas**, Universidade Federal do Maranhão, 2009.

CAREGNATO, R. C. A; MUTTI, R. Pesquisa qualitativa: análise de discurso versus análise de conteúdo. **Texto & contexto enfermagem**. v.15, n.4, p. 679-84, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/tce/v15n4/v15n4a17.pdf>

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 18.ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2012.

CHOAY, F. **A Alegoria do Patrimônio**, trad. Teresa Castro, Lisboa: edições 70, 2000.

CANCLINI, N. G. **A globalização imaginada**. São Paulo: Iluminuras, 2003.

CAREGNATO, R. C. A; MUTTI, R. Pesquisa qualitativa: análise de discurso versus análise de conteúdo. **Texto & contexto enfermagem**. n.15, v.4, p. 679-84, 2006. Recuperado de: <http://www.scielo.br/pdf/tce/v15n4/v15n4a17.pdf>

CARDOSO, F. A. *Waterfronts: cidades de água*. **Dissertação Mestrado** em Arquitetura. Universidade de Coimbra, 2009.

CARLOS, A. F. A. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo. Editora: Contexto, 2001.

CARLOS, A. F. A. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. In: Ana Fani Alessandri Carlos. (Org.). **Crise Urbana**. 1 ed. São Paulo: Contexto, v. 1, p. 25-36, 2015.

CARTA de Reabilitação Urbana Integrada – Carta de Lisboa, 1995. (mimeo)

CASTELLO, L; FORGIARINNI, L. Arquitetura do entretenimento: o lugar e seus significados. In: VARGAS, H. C; PAIVA, R. A. **Turismo, arquitetura e cidade**, p. 341-370. Manole, 2016.

CASTELLI, G. **Turismo: atividade marcante**. 4. ed. Caxias do Sul: EDUCS, 2001.

CASTELLS, M; BORJA, J. As cidades como atores políticos. **Novos estudos CEBRAP**, n. 45, 1996.

CASTRO, C. A. T; FIGUEIREDO, S. L. Turismo, políticas públicas e espaços públicos urbanos: a Estação das Docas em Belém, Pará. In: AZEVEDO, F. F; et al. **Turismo em foco**, Belém: NAEA, 2013. p. 189-202.

CASTRO, C. A. T.; TAVARES, M. G. DA C. A patrimonialização como processo de produção social do espaço urbano: aspectos teóricos. **Sociedade e Território**, v. 28, n. 2, p. 117-135, 13 mar. 2017.

CASTROGIOVANNI, A. C. Turismo, organização e reconstrução do espaço urbano contemporâneo. **Revista Rosa dos Ventos**, n. 5, v.3, p.381-389, 2013.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano 2: Morar, cozinhar**. Petrópolis, Vozes, 1996.

CHARAUDEAU, P., MAINGUENEAU, D. **Dicionário de Análise do Discurso**. São Paulo: Contexto, 2008.

CHOAY, F. **A Alegoria do Patrimônio**, trad. Teresa Castro, Lisboa: edições 70, 2006.

CHOU, J. W. T.; ANDRADE, J. R. L. Intervenção Urbana e Produto Turístico. **In: III Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, 2005, Caxias do Sul. III Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul. Caxias do Sul: UCS, 2005.**

CIFELLI, G.. A refuncionalização turística do patrimônio cultural: os novos usos do território apropriado pelo turismo em Ouro Preto-MG. **In: Duarte Paes, Maria Tereza; Oliveira, Melissa Ramos da Silva. (Org.). Geografia, Turismo e Patrimônio Cultural. 1ed.São Paulo: Annablume/FAPESP, v. 1, p. 113-138, 2010.**

CIFELLI, G.. Imagem, representação e dinâmica territorial do turismo em Ouro Preto e no Pelourinho? Salvador. **E-cadernos CES (Online)**, v. 1, p. 118-141, 2012.

CLOSS, L; OLIVEIRA, S. R. Economia criativa e territórios usados: um debate baseado nas contribuições de Milton Santos. **Caderno EBAPE**, v. 15, n.2, 2017.

COCOLA-GANT, A. Tourism gentrification. **In: M. Phillips & L. Lees (Eds.), Handbook of Gentrification Studies. Cheltenham e Northampton: Edward Elgar Publishing, 2018.**

COMPANS, R. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais **In: Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo. São Paulo: PMSP/EMURB, p.23-60, 2004.**

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

CONTASSOT, P. T. P. A refuncionalização do espaço urbano na cidade criativa: reflexões a partir do 4º distrito em Porto Alegre – RS. **Dissertação de Mestrado em Geografia, Universidade do Rio Grande do Sul, 2017.**

COSTA, E. B. Refuncionalização de patrimônio cultural e a nova racionalidade da organização sócioespacial em núcleos urbanos tombados. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, 6(2), p.53 -73, 2008.

COSTA, E. B; CASTRO, B. O processo de “banalização pela cenarização” em núcleos urbanos tombados: o caso de Tiradentes – MG. **Revista Geografias**, n. 04, v.1, p. 23-40, 2008.

COSTA, H. F. G. Culturas urbanas: identidades e diversidades. **In: SEMINÁRIO MERCOCIDADES - CIDADE & MEMÓRIA NA GLOBALIZAÇÃO, 2000, Porto Alegre, Anais. Porto Alegre: Unidade Editorial da Secretaria Municipal da Cultura, p.141-156, 2002.**

COSTA, W. F; TITO, A. L. A; BRUMATTI, P. N; ALEXANDRE, M. L. O. Uso de instrumentos de coleta de dados em pesquisa qualitativa: um estudo em produções científicas de turismo. **Turismo: Visão e Ação**, v. 20, n. 1, 2018.

COZIC, B. Les relations ville-port à Rio de Janeiro: entre difficultés et perspectives de développement. **COFINS**, n. 15. 2012. Disponível em <<http://cofins.revues.org/7737>>

CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2016.

CRUZ, R. **Introdução à geografia do turismo**. São Paulo: Rocca, 2003.

_____. **Geografias do turismo: de lugares a pseudo-lugares**. São Paulo: Roca, 2007

CRUZ, A. R; PINTO, H. A cidade e o turismo: o urbano como produto turístico. **In:** MPRA Paper, University of the Algarve n. 13477, 2008. Disponível em: https://mpr.aub.uni-muenchen.de/13477/1/MPRA_paper_13477.pdf

CUENYA, B. Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana. **Cadernos Metrópole**, v. 13, n. 25, p. 185-212, 2011.

CUNHA, V. L; CALDEIRA, A. B. Refuncionalização: transformações da paisagem de Ouro Preto/ MG. **Cadernos de Arquitetura e Urbanismo**. V. 24, n. 34, p. 180-210, 2017.

DEL RIO, V. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Arquitextos**, 2001.

DINIZ, N. Da Emergência do Imaginário da Revitalização ao Projeto Porto Maravilha. **Dissertação de mestrado** pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

DOUCET, B. Rich cities with poor people: Waterfront regeneration in the Netherlands and Scotland. **Tese de Doutorado em Geografia**, Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht, 2010.

BIDOU-ZACHARIASEN, C. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.

EDWARDS, D; GRIFFIN, T; HAYLLAR, B. Urban Tourism Research: Developing an Agenda. **In: Annals of Tourism Research**, v. 35, n. 4, p.1032-1052, 2008.

ÉQUIPE MIT. **Tourismes 1: lieuxcommuns**. Paris: Belin, 2008.

EISENHARDT, K. M. Building Theories from Case Study Research. **The Academy of Management Review** Vol. 14, n. 4, p. 532-550, 1989.

ESPOSITO, D. F. Intervenções no Bairro do Recife sob a lógica do *City Marketing*: o caso do Projeto Porto Novo. **Dissertação de Mestrado** em Desenvolvimento Urbano, UFPE, Recife, 2017.

EVASO, A. S. A refuncionalização do espaço. **Revista Experimental**, n. 6, p. 33-54, 1999.

FARIAS; W. B; Trigo, L. G. G. Porto do Rio de Janeiro: turismo e transformações urbanas em projeto de requalificação, **Revista Turydes: Turismo y Desarrollo**, n. 21, 2016. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/turydes/21/porto-rio.html>. Acesso em: 26/02/2019.

FERREIRA, A. **A cidade no século XXI: Segregação e banalização do espaço**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

RAMALHO, A. M. F. **Recife: os impactos da Copa do Mundo 2014**. Rio de Janeiro: Oficina de Livros, 2015.

COLCHETE FILHO, A; COSTA, L. M. S; BRAIDA, F; GIESE, J. V. Puerto Madero and Porto Maravilha: The Transformation Process of Port Areas into Tourist Zones. **Journal of Civil Engineering and Architecture**, n. 11, 2017.

FISCHER, T. Gestão contemporânea, cidades estratégicas: aprendendo com fragmentos e reconfigurações do local. **In: _____**. (Org.) Gestão contemporânea, cidades e organizações locais. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996.

FOUCAULT, M. O sujeito e o poder, **In: DREYFUS, H. & RABINOW, P.** Michel Foucault, Uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica, Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1995.

_____. **Microfísica do poder**. Organização e tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979:2011.

_____. **Em defesa da Sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

FRANÇA, J. Lazer, Turismo e Espaço Urbano: a reconversão portuária na cidade de Santa Fé, Argentina. **Revista Turismo Em Análise**, v. 27, n.2, p. 299-322, 2016.

FRATUCCI, A. A dimensão espacial nas políticas públicas brasileiras de turismo: as possibilidades das redes regionais de turismo. 2008. 309f. **Tese de doutorado em Geografia**, Universidade Federal Fluminense, 2008.

_____. Os processos de turistificação do espaço e atuação dos seus agentes produtores. **In: ENCONTRO NACIONAL DE TURISMO COM BASE LOCAL**, 10, 2007. João Pessoa. Anais. João Pessoa: UFPB, 2007.

FREITAS, A. P. N. Políticas Culturais e Consumo Cultural: um estudo dos públicos da Estação das Docas em Belém/PA. **Dissertação de Mestrado em Políticas Públicas e Sociedade**, Universidade Estadual do Ceará, Ceará, Brasil, 2010. Disponível em: http://www.uece.br/politicasuece/dmdocuments/ana_paula_nazare_de_freitas.pdf

FULGÊNCIO, V. A. O lugar da habitação social nos centros históricos: algumas considerações sobre o projeto “Porto Novo” em Recife. **Revista Humanae**. v.7, n.1, 2014.

GALIMBERTI, C. Reflexiones en torno a las transformaciones de waterfronts contemporáneas. **Arquitectura y Urbanismo**.v.35, n.2, p. 19-35, 2014. Disponível em: http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=S1815-58982014000200003&script=sci_arttext Acesso: 22/03/2019

GÂNDARA, J. M. G. A imagem dos destinos turísticos. **Revista Eletrônica de Turismo Cultural**. Número Especial, 2008.

GEHL, J. A vida entre edifícios. **Revista PISEAGRAMA**, Belo Horizonte, n. 7, p. 13-22, 2015.

GEHL, J; SVARRE, B. **A vida nas cidades**: como estudar. São Paulo: Perspectiva, 2018.

GIACOMET, L. Revitalização Portuária: caso Puerto Madero. **Dissertação de Mestrado em Arquitetura**, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp075082.pdf>. Acesso em: 07/11/2018.

GADENS, L. N; ANTUNES, L. P; HARDT, K. F. Das práticas de gestão de grandes projetos urbanos. **Saúde e Sociedade**, v.21, 2012.

GIANNELLA, L. C. Revirando o “Porto Maravilha”: luta pelo espaço portuário e contradições urbanas na zona portuária do Rio de Janeiro. **Tese de Doutorado em Geografia**, Universidade Federal Fluminense, Niterói, Rio de Janeiro, Brasil, 2015.

GIL, António. **Estudo de caso: fundamentação científica - subsídios para coleta e análise de dados - como redigir o relatório**. São Paulo: Atlas, 2009.

GOMES, A. F. M. As tentativas frustradas de modernização do porto do Recife no oitocentos. **Tese de Doutorado em História**, Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

GOMES, A. M. T. Análise de discurso francesa e teoria das representações sociais: algumas interfaces teórico-metodológicas. **Psicologia e Saber Social**, v. 4, n.1, p. 3-18, 2015.

GUERRA, J. R. F. O Filme ao Redor: o empreendedorismo cultural na produção de cinema em Pernambuco. **Tese de Doutorado em Administração**. Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

HALL, P. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HARVEY, D. **The condition of Postmodernity**. Cambridge: Cambridge University Press, 1989 (reimpressão 1990).

_____. Do Gerenciamento ao Empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates – Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, v. 39, p. 48-64, 1996.

_____. **Condição Pós-Moderna**. 11ª ed., São Paulo: Edições Loyola, 2002.

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

_____. Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. **Novos Cadernos NAEA**. v.12, n.2, 2009.

_____. **Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

_____. **O direito à cidade**. Lutas Sociais. v. 29, p. 73-89, 2012.

HAESBAERT, R. Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade. In: Heidrich, Álvaro; Costa, Benhur; Pires, Cláudia e Ueda, Vanda. (Org.). **A emergência da multiterritorialidade: a ressignificação da relação do humano com o espaço**. 1ed. Canoas e Porto Alegre: Editora da ULBRA e Editora da UFRGS, p. 19-36, 2008.

HAYLLAR, B; GRIFFIN, T; EDWARDS, D. Espaços urbanos- áreas funcionais turísticas: uma reprise. In: HAYLLAR, B; GRIFFIN, T; EDWARDS, D; ALDRIGUI, M. **Turismo em cidades: espaços urbanos, lugares turísticos**, Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

HAYLLAR, B; GRIFFIN, T; EDWARDS, D; ALDRIGUI, M. **Turismo em cidades: espaços urbanos, lugares turísticos**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

HENRIQUES, T. L. Projeto Porto Maravilha: oportunidade de desenvolvimento do turismo na região portuária da cidade do Rio de Janeiro. **Bacharelado em Turismo**, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, Brasil, 2014.

INOUE, L. M. O patrimônio urbano e as cartas patrimoniais|The urban heritage and the conservation charters. **Oculum Ensaios**, v. 15, p. 271-286, 2018

IPIRANGA, A. S. R. A cultura da cidade e os seus espaços intermediários: os bares e os restaurantes. **RAM, Rev. Adm. Mackenzie**. v.11, n.1, pp.65-91,2010.

JANOT, L. F. O futuro do Porto Maravilha. **Vitruvius**, 2014. Disponível em: <http://ww.arquiteturismo.com.br/revistas/read/minhacidade/17.196/6282>

JARDIM, R. M. Revitalização de espaços urbanos ociosos como estratégia para a sustentabilidade ambiental : o caso do High Line Park no contexto do PlaNYC.Mestrado em Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

JESUS, R. P. G. Waterfronts Fluviais, uma análise por aproximação: A Estação das Docas de Belém e o Cais Mauá de Porto Alegre. **In: XII Semana de Extensão, Pesquisa e Pós-Graduação SEPesq**, 2014. Disponível em: https://www.uniritter.edu.br/files/sepesq/arquivos_trabalhos_2017/4368/1587/1864.pdf

KÖRÖSSY, N. L; LEAL, S. Turismo nos espaços urbanos contemporâneos e grandes projetos urbanísticos: alguma relação? **TURyDES**, p.01-16, 2015.

KÖRÖSSY, N. L. A cidade e o turismo: um estudo sobre o lugar da atividade turística no empresariamento urbano de Lyon (França). **Doutorado em Desenvolvimento Urbano**, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, Brasil, 2017.

KOVACS, M. H.; BARBOSA, M. L. A.; SOUZA, A. G.; MESQUITA, A. E. P. Pesquisa em turismo: uma avaliação das metodologias empregadas nos artigos publicados nos anais no triênio do seminário anual da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo - ANPTUR. **Turismo: Visão e Ação**, v. 14, n. 1, p. 19-34, 2012.

KELLY, I. Áreas funcionais turísticas dentro da forma urbana: relações com a cidade. In: HAYLLAR, B. et al. **Turismo em cidades: espaços urbanos, lugares turísticos**. Rio de Janeiro, p.49-63, 2011.

KNAFOU, R. Turismo e território. Para um enfoque científico do turismo. In: RODRIGUES, Adyr (Org.). **Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 62-74.

KNAFOU, R. L'urbain et le tourisme :une construction laborieuse. DUHAMEL; KNAFOU (Orgs.). **Mondes Urbains du Tourisme**. Paris: Belin, 2007.

KÖHLER, A. F. Políticas públicas de regeneração urbana, preservação do patrimônio e lazer e turismo: padrões de intervenção pública e avaliação de resultados no Pátio de São Pedro, Recife, 1969- 2008. **Doutorado em Arquitetura e Urbanismo**, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil, 2011.

LACERDA, C. C.O; MELLO, S. C. O direito à cidade e a produção do espaço entre discursos: a luta pela significação na “recuperação” de ambientes urbanos. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**. V. 9, n. 3, p. 543-558, 2017.

LACERDA, C. C.O; MELLO, S. C. Do velho Cais Mauá a novos negócios: conflitos inerentes a representação política da identidade na gestão do espaço urbano. **Revista Brasileira de Planejamento de Desenvolvimento**, v. 7, n.2, p. 339-361, 2018.

LACERDA, N. Intervenções no bairro do Recife e no seu entorno: indagações sobre a sua legitimidade. **Sociedade e estado**, v. 22, n.3, p. 621-646, 2007.

LAW, C. M. **Urban tourism: the visitor economy and the growth of large cities**. 2. ed. Londres: Continuum, 2002.

LEAL, S. M. R. Condicionantes políticos das estratégias de intervenção em áreas históricas: o município do Recife. In: ZANCHETI, S. (Coord.); MARINHO, G; MILET, V (Orgs.). **Estratégias de Intervenção em Áreas Históricas**. Recife: MDU/UFPE, 1995.

LEITE, R. P. CONTRA-USOS E ESPAÇO PÚBLICO: notas sobre a construção social dos lugares na *Manguetown*. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 17, n. 49, 2002.

LEITE, J. A cidade como escrita: o aporte da comunicação na leitura do espaço urbano. **Arquitextos**, n.6, v.06, 2005.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001 (1999).

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2004 (1968).

_____. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: 2006.

LIMA, J. J; SANTOS, L. G. T. Janelas para o rio: projetos de intervenção na orla urban de Belém do Pará. In: VARGAS, H. C. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Baueri, SP, p. 225- 261, 2015.

LIMA, A. L. S. O Recife que ninguém vê: uma análise do morar no bairro do Pilar. **Mestrado em Ciências sociais**, Universidade Rio Grande do Norte, Natal, Brasil, 2017.

LIPOVETSKY. G.; SERROY, J. **A estetização do mundo: viver na era do capitalismo artista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

LORETO, M. K. INTERVENÇÕES URBANAS NO BAIRRO DO RECIFE: Da cidade mercantil à cidade mercantilizada. **Trabalho de Conclusão de Curso em Planejamento Urbano e Regional**, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

LORETO, M. K. Do açúcar aos terabytes- Significados e custos da modernização do Porto e do Bairro do Recife. **Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional**, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

LYRA, C. P. Do complexo turístico ao cluster de negócio: uma travessia cultural no bairro do Recife. **Políticas culturais em revista**. v. 9, n.1, p. 292-313, 2016. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/pculturais/article/viewFile/16279/13314>

LUCHIARI, M. T. D. P. Centros Históricos - mercantilização e territorialidades do patrimônio cultural urbano. **GEOgraphia**, v. 7, n. 14, p. 43-58, 2005.

_____. Patrimônio cultural: uso público e privatização do espaço urbano. **Geografia (Rio Claro. Impresso)**, v. 31, p. 47-60, 2006.

LUSSAULT, M.; STOCK, M. *Tourisme et urbanité*. In: DUHAMEL; KNAFOU (Orgs.). **Mondes Urbains du Tourisme**. Paris: Belin, 2007.

MACHADO, R. C. V. *Porto do Recife*. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 11 set 2019.

MAIA, M. R. Construção identitária na expografia do museu: ambiente da exposição e receptividade do público no museu Cais do Sertão. Trabalho de Conclusão de Curso- **Curso de Formação de Gestores Culturais dos Estados do Nordeste**, Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Universidade Federal da Bahia 2017.

MAINGUENEAU, D. **Discurso e Análise do Discurso**. São Paulo: Parábola, 2015.

MARIETTO, M.. Observação Participante e Não Participante: Contextualização Teórica e Sugestão de Roteiro para Aplicação dos Métodos. **Iberoamerican Journal of Strategic Management**. v.17, n.410, 2018. Disponível em: <<http://revistaiberoamericana.org/ojs/index.php/ibero/article/view/2717> Acesso em: 20 jun 2019.

MARROQUIM, D. S. M. Antecipações do turismo em Pernambuco: histórias de um navio holandês (1939). **In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História -ANPUH** . São Paulo, 2011.

MARUJO, N. O estudo de caso na pesquisa em turismo: uma abordagem metodológica. **Turismo: Estudos & Práticas**, v.5, n. 1, 2016.

MARTÍ, P; MAYOR, C.G; MELGAREJO, A. Waterfront landscapes in spanish cities: regeneration and urban transformations. **WIT Transactions on The Built Environment**, v. 179, 2018.

MASCARENHAS, G. Cidade mercadoria, cidade-vitrine, cidade turística: a espetacularização do urbano nos megaeventos esportivos. **Caderno Virtual de Turismo**, v.14, n. 1, p. 52-65, 2014.

MELLO, F. B. Reforma urbana do Porto Maravilha: memória e identidade nas narrativas para a construção da “marca Rio. **In: Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação**. 40º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. Curitiba, 2017.

MEMORIAL JUSTIFICATIVO DE IMPACTO DO PROJETO NOVO RECIFE, 2012. Fonte: acervo da 1ª. Gerência Regional SECON da PCR.

MENDES, L. A regeneração urbana na política de cidades. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 5, n. 1, p. 33-45, 2013.

MENDES, L. Gentrificação turística em Lisboa: neoliberalismo, financeirização e urbanismo austeritário em tempos de pós-crise capitalista 2008-2009. **Caderno MetrÓpole**, São Paulo, v. 19, n. 39, pp. 479-512, 2017.

MENDES, P. H; ROMANEL, C; FREITAS, M. Relações Porto-Cidade: Realidade e Perspectivas no Brasil. **In:** III Cidesport- Congresso internacional de desempenho portuário, 2016. Disponível em: <http://www.cidesport.com.br/sites/default/files/a52702.pdf> Acesso em: 02/11/2018.

MENDONÇA, A. S. Grandes Projetos Urbanos e Gestão Pública: A Renovação da Área Portuária do Recife. **Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Urbano**, Universidade Federal de Pernambuco, 2014.

MONIÉ, F; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista francobrasileira de geografia**, n. 15, 2012.

MONIÉ, F; SILVA V. S. O projeto Porto Maravilha de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro entre inovações e retrocessos na produção do espaço urbano. **Revista Transporte y Territorio**, p. 110-126, 2015.

MOURA, D; GUERRA, I; SEIXAS, J; FREITAS, M. J. A Revitalização Urbana. Contributos para a definição de um conceito operativo. **Cidades- Comunidades e Territórios**, n. 13/13, p. 15-34, 2006.

MOURA, R. Efeitos simbólicos do Museu Oscar Niemeyer na internacionalização de Curitiba. **Arquitextos**, v. 8, ano 11, n. 125, 2010.

MULLINS, P. Tourism urbanization. **International Journal of Urban Regional Research**. V.15, n.3. 1991, p.326-342.

MURTA, R. S. A transformação do espaço urbano em função do turismo. **In:** V. Seminário de Associação de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo- ANPTUR, 2008.

NASCIMENTO, A. S. O novo Recife?: Identidade, espaço e cultura e as tramas do processo de requalificação e gentrificação de sua área central. **Revista eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 19, p. 38-46, 2014.

NEVES, T. C. Cidade como mercadoria: da produção ao conflito. **Revista Principia**, n. 33, p. 67-74, 2017.

NIGRO, C. Revitalização urbana em áreas centrais: discussões sobre o caso da cidade de São Paulo. **Revista GEOUSP**, n. 6, p. 49-60, 1999.

NORAT, R. C. C.; RIBEIRO, R. T. M. Intervenções de reabilitação de áreas históricas: questões conceituais e teóricas. **Revista Capital Científico - Eletrônica**, v. 12, n. 2, p. 141-156, 2014.

OLIVEIRA, F. G. Patrimônio Cultural e Turismo no contexto do Projeto Porto Maravilha: uma análise da situação atual. **In:** XII Seminário Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo ANPTUR, 2015.

OCKE, M. A. M; IKEDA, A. A. Marketing de lugar: estado da arte e perspectivas futuras. **R.Adm**, v.49, n.4, p.671-683, 2014.

OLIVEIRA, L. R.; PEREIRA Y, S. V; OLIVEIRA FILHO, J. D. “Relação porto / cidade: o caso do Porto do Recife, Pernambuco – Brasil”, **Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales**, 2017.

OREIRO, J. L. C.; FEIJO, C. A.. Desindustrialização: conceituação, causas, efeitos e o caso brasileiro. **Revista de Economia Política** (Impresso), v. 30, p. 219-232, 2010.

ORLANDI, E. P. A análise do discurso: algumas observações. **In:** Delta, v.2, n.1, p.105-126, 1986.

_____. (N)os limites da cidade. **In:** Rua Especial, 1999.

_____. **Cidade atravessada**. Coleção cidade, linguagem, sociedade. Pontes, 2001.

_____. **Cidade dos sentidos**. Campinas: Pontes, 2004.

_____. **Análise do discurso: princípios e procedimentos**. Campinas: Pontes, 2005.

PANOSSO NETTO, A; NECHAR, M. C. Epistemologia do turismo: escolas teóricas e proposta crítica. **In:** PANOSSO NETTO, A; NECHAR, M. C (Org). **Turismo: perspectiva crítica: textos reunidos**. Triunfal Gráfica e Editora, 2016.

PASQUOTTO, G. B. Renovação, revitalização e reabilitação: reflexões sobre terminologias nas intervenções urbanas. **Revista Complexus- Instituto superior de engenharia, arquitetura e design- Ceunsp**, Salto- SP, p. 143-149, 2010.

PAES, M.T.D. Refuncionalização turística de sítios urbanos históricos no Brasil: das heranças simbólicas à reprodução de signos culturais. **Geografia (Rio Claro. Impresso)**, v. 37, p. 319-334, 2012.

PAES, M.T.D. Gentrificação, preservação patrimonial e turismo: os novos sentidos da paisagem urbana na renovação das cidades. **GEOUSP- Espaço e tempo**, v. 21, p. 667-684, 2018.

PAES, M. T; SILVA, T. C. N. Estratégias contemporâneas de intervenção urbana e o projeto Porto Maravilha (RJ). **Boletim Campineiro de Geografia**, p. 345-364, 2016.

PAIVA, R. A. Os ícones urbanos e arquitetônicos. **In:** VARGAS, H. C; PAIVA, R. A. **Turismo, arquitetura e cidade**, p. 289-314. Manole, 2016.

PADUA, R. F.. Espaços de desindustrialização em São Paulo e a reprodução da cidade como negócio. **In:** IX ENANPEGE Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, 2011, Goiânia-GO. IX ENANPEGE Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia. Goiânia-GO: UFG, 2011.

PATTON, M. G. **Qualitative Research and Evaluation Methods**, 3 ed. Thousand Oaks, CA: Sage, 2002.

PEREIRA, A. QUEVEDO, M. Q. UMA mesma diferente imagem: que objeto é esse? **Entretextos**, Londrina, v. 13, n. 2, p. 266-287, 2013.

PEREIRA, P. V. V; MATOS, L. S. Lazer como mecanismo de apropriação democrática dos espaços públicos: um estudo sobre as práticas de lazer na Estação das Docas em Belém (Pará, Brasil). **Turismo & Sociedade**, v. 8, n. 3, p. 511-531, 2015.

PEREIRA, D. C. Cidade, patrimônio e território: as políticas públicas federais de seleção no Brasil do século XXI. **Revista CPC**, São Paulo, n. 21, p. 36-70, 2016.

PEREIRA, N. S. S. Patrimônio cultural, turismo e ordenamento territorial. **Turismo & Sociedade**, v. 10, n.3, p. 1-14, 2017.

PEREIRA, P. V. V. Práticas sociais de lazer e suas relações nos espaços públicos Estação das Docas e Ver-o-rio em Belém – Pará. **Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido**, Universidade Federal do Pará, 2019.

PESSOA, M. H. A resignificação do Recife como destino pela criatividade social de gestores públicos de marketing turístico. **Dissertação de Mestrado e Administração**, Universidade Federal de Pernambuco, 2014.

PÊCHEUX, M. **Semântica e discurso**: uma crítica à afirmação do óbvio. Campinas: Ed. Unicamp, 1996.

_____. **Semântica e discurso**: uma crítica à afirmação do óbvio. Campinas: Editora da UNICAMP, 1995.

_____. **Discurso: Estrutura ou acontecimento**. Trad. Eni Puccinelli Orlandi São Paulo: Pontes, 1997.

_____. Papel da memória. In: ACHARD, P (et al.). **Papel da memória**. Trad. de José Horta Nunes. Campinas: Pontes, 1999. p. 49-57.

_____. Análise Automática do Discurso. In F. Gadet & T. Hak. (Orgs.). **Por uma Análise Automática do Discurso**: uma introdução à obra de Michel Pêcheux (pp. 61-161). Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

PEIXOTO, R. C. D; SILVA, J. S.. Segregação racial na orla de Belém: os portos públicos da Estrada Nova e o Ver-o-Peso. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas**, v. 11, n. 3, p. 563-579, set.-dez. 2016.

PINTO, L, C. Bairro do Recife 100 anos depois: história de vencidos e de esquecimento. **In: Marco Zero Conteúdo**, 15 jun de 2016. Disponível em: http://marcozero.org/bairro-do_recife-100-anos-depois/#prettyPhoto Acesso em: 12 Ago de 2018.

PONTUAL, V. Práticas urbanísticas em áreas históricas: o Bairro do Recife. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona, v.XII, nº 752, 2007

PLAZA, B; HAARICH, S. N. The Guggenheim Museum Bilbao: Between Regional Embeddedness and Global Networking. **Journal European Planning Studies**, vol. 23, p. 1456-1475, 2015.

RECIFE. Prefeitura. Recife! Nosso Centro: plano de requalificação integrada do centro do Recife, 2010.

RICHARDS, G. Creativity and tourism in the city. **Current Issues in Tourism**, vol. 17 n. 2, p. 119- 4, 2014.

RIBEIRO, C; PONTUAL, V. A reforma urbana nos primeiros anos da década de 1960. **Arquitextos**, v.109, p. 517, 2009.

ROCHA, G; TAVARES, M. G. Ações de turistificação promovidas pelos planejadores territoriais em uma cidade amazônica: o caso de Belém/Brasil. **In: International Conference of Young Urban Reseachers**, 2007. Disponível em:<
<http://conferencias.iscte.pt/viewpaper.php?id=118&cf=3> >

ROCHA, J. M. A conflagração do espaço: a tensa relação porto-cidade no planejamento urbano. **Estudos Avançados**, v.33, n.95, p. 91-112, 2019.

ROBERTS, P.; SYKES, H. **Urban regeneration: a handbook**. Londres: Sage, 2000

SÁNCHEZ, F. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, Campinas, p. 115-132, 1999.

_____. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. **Revista Sociologia Política**, v.16, p. 31-49, 2001.

_____. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2010.

SÁNCHEZ, F.; BRANDAO, C. A.; VALENCA, M. Cidade, Espetacularização e os Grandes Projetos. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, v. 16, p. 5-11, 2014.

SANTOS, C. M. P. A patrimonialização de São Luiz do Paraitinga: a refuncionalização turística e a preservação do patrimônio cultural. **Revista Cenário**. v.3, n. 4, p. 63-82, 2015.

SANTOS, F. **Turismo mosaico de sonhos: incursões sociológicas pela cultura turística**. Lisboa: Colibri, 2002.

SANTOS, J; MELLO, S. Um olhar arqueológico dos discursos em torno dos Grandes Projetos Urbanos (GPUs): o caso do Projeto Novo Recife. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)**, n.º 13, p. 409-434, 2018.

SANTOS, M. A Natureza do Espaço. **Técnica e Tempo**. Razão e Emoção. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. Sociedade e Espaço: formação social como teoria e como método. In: SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, N. P. Turismo, gestão e território. **Caderno Virtual de Turismo**. Rio de Janeiro, v. 14, supl.1, s.66-s.86, nov. 2014

SANTOS, R. S. [Re]Ordenação espacial e turismo: a revitalização do bairro do Recife Antigo. **Revista Rosa dos Ventos**, 2013.

SANTOS, T. C. Entre Lisboa e Recife: ganhos e recompensas no Brasil holandês, 1636-1654. **Tese de Doutorado em História**. Universidade Estadual Paulista, 2018. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/154895>> Acesso em: 18/05/2019

SARFATI, G. E. **Princípios da análise do discurso**. São Paulo: Ática, 2007.

SERAFIM, A. R. M. Transformações do espaço urbano da cidade do Recife-pe como produto e condição de reprodução das intervenções urbanas: análise dos projetos de requalificação. **Tese de Doutorado em Geografia Humana**, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade, São Paulo, 2012.

SCÓTOLO, D; PANOSSO NETTO, A. Contribuições do turismo para o desenvolvimento local. *Cultur: Revista de Cultura e Turismo*, v.9, n.1, p. 36-59, 2015. Disponível em: <http://www.uesc.br/revistas/culturaeturismo/ano9-edicao1/2.pdf>

SCOTT, A. J.; STORPER, M. Rethinking human capital, creativity and urban growth. *Journal of Economy Geography*, v. 9, n. 2, p. 147- 167, 2009.

SILVA, J. R. S; ALMEIDA, C. D; GUINDANI, J. F. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v 1, n.1, 2009.

SILVA, S. K. Mudança e permanências: os valores atribuídos ao bairro do Recife. **Mestrado em Desenvolvimento urbano**, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2015.

SOMBINI, E. A. W. Grandes projetos urbanos, parcerias público-privadas e usos corporativos do território da área central de São Paulo. **In: XXXIV International Congress of the Latin American Studies Association 2016**, Nova York. LASA 2016 Papers, 2016.

SOL, A. F.. Corpo, poder e saúde: notas sobre o contributo de Michel Foucault para uma visão das práticas de saúde pública. **In: I Webcongresso de Direito Sanitário**, organizado pela Fundação Oswaldo Cruz, pelo Ministério da Saúde do Governo Federal do Brasil, 2017. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10316/44526> Acesso em: 12 ago 2018.

STAKE, R. E.. **Investigación com estudio de casos**. Madrid: Ediciones Morata, 2010.

SOTRATTI, M. A. O turismo como estratégia de desenvolvimento socioespacial: conexões e desconexões de áreas turísticas com as dinâmicas socioespaciais das cidades. *Caderno Virtual de Turismo*. Edição especial: **Hospitalidade e políticas públicas em turismo**. Rio de Janeiro, v. 14, n.1, p. 39-51, 2014.

_____. Revitalização. **In: Rezende, M. B; Grieco, B; Teixeira, L & Thompson, A (Orgs.). Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro, Brasília: IPHAN/DAF/Copedoc. (verbeta), 2015.

_____. A ideologia espacial na patrimonialização e gestão de bens culturais em áreas gentrificadas. *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 6, .2, p. 303-323, 2016.

SOUSA, J.F; FERNANDEZ, A. Metamorfose da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa. **CONFIS**, n. 15, 2012.

SOUZA, L. H; LAPA, T. A. O processo de revitalização e atividade turística no “Bairro do Recife” (Recife, Pernambuco, Brasil): interposições ao desenvolvimento humano no contexto das teorias das cidades sustentáveis e da Conservação Integrada. **Turismo & Sociedade**, v. 8, n. 1, p. 124-144, 2015.

SMITH, H. **Marketing the city. The role of flagship developments in urban regeneration.** Lodon, 2005.

STAKE, Robert E. **Pesquisa qualitativa: estudando como as coisas funcionam.** São Paulo: Penso Editora, 2016.

TELLES, D. H. Q. A complexidade em processo na turistificação de lugares e outros desafios urbanos: um ensaio teórico. **Turydes**, v. 6, n.15, 2013.

TALLON, A. **Urban regeneration in the UK.** Londres: Routledge, 2010.

TAVARES, A. G; KIYOTANI, I. B. Repercussões turísticas e sociais da revitalização de áreas portuárias – a Estação das Docas em Belém/PA. **Revista de turismo contemporâneo – RTC**, v. 1, n. 1, p.18-37, 2013.

TAVARES, J. L. Reabilitação urbana: as sociedades urbanas e as novas perspectivas na requalificação de centros históricos. **Mestrado em Ordenamento do território e planeamento ambiental**, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova Lisboa, Porto, Portugal, 2008. Disponível em: http://www.civil.ist.utl.pt/shrha-gdambiente/DM_JT.pdf

TEOBALDO, I. N. C. A cidade espetáculo: efeito da globalização. Sociologia: **Revista do Departamento de Sociologia da FLUO**, xx, p. 137-148, 2010.

TEIXEIRA, C. S; PIQUE, J. M; ADAN, C; GASPAR, J. V. O Processo de Revitalização Urbana: Economia Criativa e Design. **e-Revista LOGO**, v. 5, p. 37-56, 2016.

THAMER, R.; LAZZARINI, S. G. Projetos de parceria público-privada: fatores que influenciam o avanço dessas iniciativas. **Rev. Adm. Pública**, v.49, n. 4, p. 819-846, 2015

TREVISAN, C. O.. Espaço Público-Espaço Privado: Reflexões sobre o Espaço Urbano Metropolitano. **In: 12º EGAL (Encontro de Geógrafos da América Latina, 2009.** Disponível em:<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografaurbana/182.pdf> Acesso em: 25/04/2019

ULTRAMARI, C.; REZENDE, D. A. Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. **Ambiente Construído**, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 7-14, 2007.

UNWTO. **Urban tourism-** Market Intelligence and Competitiveness, 2019. Disponível em: <http://marketintelligence.unwto.org/content/urban-tourism> Acesso em: 01 jun 2019.

URRY, J. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas.** São Paulo: Studio Nobel/SESC, 2001.

URŠIČ, M. Revitalização cultural urbana “de cima para baixo” – Bens culturais escondidos e a reabilitação da antiga Fábrica Rog, **Revista Crítica de Ciências Sociais**, 99, p. 141-166, 2012.

VAINSENER, S. A. Recife (Bairro). **Fundação Joaquim Nabuco**, 2006. Disponível em: http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=219&Itemid=1

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org.). *A cidade do pensamento único*. Petrópolis: Vozes, 2002. p. 75-103

VALENÇA, M. M. **Arquitetura de grife na cidade contemporânea: tudo igual, mas diferente**. Rio de Janeiro, Mauad, 2016.

VALVERDE, R. R. H. F. A indústria cultural como objeto de pesquisa geográfica. **Revista do Departamento de Geografia – USP**, v. 29, p. 391- 418, 2015.

VARGAS, H. C. "Turismo urbano: uma nova indústria motriz". **Boletim de Turismo e Administração Hoteleira**, Faculdade Ibero Americana, São Paulo, v. 5, n. 2, p. 38-46, 1996.

_____. Turismo urbano: a cidade enquanto produto". In: Encontro Nacional da ANPUR, VII, 1997, Recife. Anais... Recife: ANPUR, 1997.

_____. "O turismo e a valorização do lugar". **Revista Turismo em Análise**, São Paulo, v.9, n.1, p. 136-144, 1998.

VARGAS, H. C; CASTILHO, A. L H. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, São Paulo, Manole, 2015.

VASCONCELLOS, L. M; MELLO, M. C. F. "Re: atrás de, depois de...". In: VARGAS, H. C. e CASTILHO, A. L. H. (orgs.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri, Manole. 2015.

VAQUEZ, J. I. V. Viability of flagship projects as models of urban regeneration: the representation of space through the discourse of the actors. In: O'DONOGHUE, D. P. **Urban transformations: centers, peripheries and systems**. Taylor & Francis, 2016.

VIEIRA, N. M. **Gestão de sítios históricos: a transformação dos valores culturais e econômicos em programas de revitalização em áreas históricas**. Ed. Universitária, Recife, 2008.

VIEIRA, N. M; BRENDLE, M. Cais do Sertão Luiz Gonzaga no Porto Novo do Recife: destruição travestida em ação de conservação. *Arquitextos*, São Paulo, ano 13, n.150.03, **Vitruvius**, nov, 2012.

VILLAÇA, F. J. M.. **Sistematização Crítica da Obra Escrita sobre Espaço Urbano**. São Paulo: FAU-USP (Livre Docência), 1989.

WERNECK, M. G. S. Interesses em Jogo na Cidade Olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional- Enampur, 2017. Disponível em http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sesseoes_Tematicas/ST%203/ST%203.6/ST%203.6-01.pdf

YAZAN, B.. Três abordagens do método de estudo de caso em educação: Yin, Merriam e Stake. **Meta: Avaliação**, v. 8, n. 22, p. 149-182, 2016.

YÁZIGI, E. **Civilização urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer**. São Paulo: Contexto, 2003.

YÚDICE, George. **A conveniência da cultura**: uso da cultura na era global. Tradução de Marie Anne Kremer. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

ZENATO, C; SILVA, A. S. Requalificação de Espaços Residuais Portuários no Brasil: Os Casos do Porto Maravilha e do Cais José Estelita. **Cidades, Comunidades e Territórios**, n.35 p. 39 – 60, 2017.

ZANCHETI, S. M. Financiamento da Regeneração de Áreas Urbanas Patrimoniais na América Latina. **Recife: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada**, 2011.

ZANETTI, V. Z. Planos e Projetos ausentes: desafios e perspectivas da requalificação das áreas centrais de São Paulo. **Doutorado em Arquitetura e Urbanismo**, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

ZUKIN, S. *The Culture of Cities*. Oxford: Blacwell, 2008.

APÊNDICE A – ENTREVISTA COM ARQUITETA E ATIVISTA DO GRUPO “DIREITOS URBANOS”

Entrevistadora: Oi (...) posso começar a gravar?

Arquiteta e ativista dos Direitos Urbanos: Sim, sim.

E: Eu queria saber como você enxerga aquela área do porto dentro dessas questões de intervenção urbana, dentro do direito urbano...

ADU: É ...Bom...

E: Há quanto tempo que você trabalha com a questão do movimento dos direitos urbanos?

ADU: O “Direitos Urbanos” surgiu com esse nome em 2012 com essa audiência pública que apareceu no vídeo que a gente viu. Eu estava nessa audiência pública e estava participando já dos grupos de *Facebook* que eram de discussão sobre demolição lá do Edifício Caiçara e apareceu na mídia. Esse projeto que ia ser um novo bairro ali no cais Estelita tal... E aí isso começou o movimento Direitos Urbanos. Eu estava acompanhando desde essa época 2012. É... Sendo que eu não sou de Recife, eu vim morar aqui em 2008, vim de São Paulo minha formação em arquitetura lá, e eu nunca trabalhei como urbanista eu sempre fiz arquitetura de exposição e uma reforma aqui, uma reforma ali, mas não trabalho.... Normalmente com arquitetura foi com arquitetura de exposição e hoje eu trabalho com massagem [risos].

E: E eu não sei se dentro dessas discussões em torno dessas intervenções rolou alguma conversa a respeito do Porto né. Eu não sei se...

ADU: É... O Porto faz parte desse mapeamento de territórios de oportunidades do planejamento estratégico, e ele estava a princípio... O plano inicial era que fossem operações concatenadas, então o dinheiro que o poder público conseguisse arrec... A ideia era primeiro fazer o bairro do Recife né! Que funcionou em termos. Ele aos poucos está acontecendo a gentrificação, uma reformulação. Houve muita expulsão né da ocupação portuária mais popular mermo. Continua com Pilar, mas aquela região ali dos galpões onde tinha os prostíbulos os lugares que os marinheiros mesmo frequentavam e tal, num sei o que... Os cortiços, tudo foi muito esvaziado e aos poucos a substituição foi acontecendo, mas ela não conseguiu ter a força que se imaginava como projeto econômico, que uma operação urbana também é. A ideia era com o din... A prefeitura fazia os investimentos no Recife antigo, e aí ia receber um retorno da iniciativa privada tanto com IPTU, quanto com taxas, quanto com as contrapartidas mesmo. E aí esse dinheiro ia ser aplicado num investimento inicial que o poder público faz no Estelita, e aí depois ia pro Porto e ia indo... Eu não sei se era o Porto primeiro, Estelita depois, enfim, mas eu sei que como o projeto Recife-Olinda não foi pra frente esse domínio não aconteceu, mas eles estavam a princípio já interligados e nunca aconteceu

exatamente uma mobilização tão forte quanto a do Estelita em relação ao Porto. Mas a gente acompanhou a demolição ali daqueles galpões do lado das Torres Gêmeas, onde tinha moradia popular, pessoas que foram desabrigadas do mesmo jeito, as próprias Torres Gêmeas que estão ali “pegadas” ao Porto. Teve uma situação em 2000 e, agora não sei se doze ou treze, que foi o ocupe Torre Gêmeas, porque tinha o discurso de que justamente o turismo: “Ah tinha-se feito um píer, e que ia ser massa e que é pra cidade toda” Aí uns ciclistas foram lá e não conseguiram entrar porque tinha segurança, e aí botaram na internet. Aí, mais que depressa, como estava todo mundo desse jeito muito na agulha “bufti!”! Logo depois tem uma ocupação no final de semana que vai todo mundo pro píer dizer: “e aí, é público ou não é?” E aí rola essa ocupação tentando reivindicar uma coisa que estava no discurso, mas não estava na prática e que passa por essa coisa do turismo né! Quem é que pode usar? Porque eu acho também, quando a gente fala turismo, talvez tenha uma visão meio... Caricata assim, de que turismo é uma coisa pra os visitantes de fora que vêm pra visitar a caricatura de uma cidade né. Vêm visitar os pontos que são levantados como aqueles que de algum jeito particularizam aquela cidade e tal. Aí você vai lá, tira foto e tal, quando eu acho que... Tu deve saber muito melhor do que eu que... Existe uma visão um pouco mais ampla assim de o que a gente chama de turismo ter a ver com direito a cidade mesmo, que é você poder ter espaços de convivência pública, de estar, de aproveitar a paisagem, aproveitar a experiência, de entender o que um lugar tem de diferente do outro a partir da experiência que você tem ali né! Então por exemplo, o Marco Zero tá lá, uma praça que tem os shows nos momentos que são de show, carnaval, no São João e tal... E tem ali a travessia de barcos que é um acontecimento do Recife, que integra as pessoas que são da tradição pesqueira e da maré e tal, e que as pessoas usam pra passear, os turistas vão lá tirar foto, mas que é uma coisa que os moradores do Recife usam pra... Quem mora no Pilar pega o barquinho ali e vai de bicicleta pra Brasília Teimosa e pra praia. Essas coisas estão integradas, estão juntas e eu acho que são mais fortes, e mais bonitas e mais interessantes pro próprio turismo tradicional se elas forem desse jeito. Mais completas assim, integradas com a dinâmica da cidade mesmo, mas....

E: Você acha que o projeto Porto Novo conseguiu? O que é que você acha particularmente...

ADU: Eu acho que projeto Porto Novo um negócio muito obscuro, porque, uma: ninguém consegue entender qual, o que aquele porto ainda é. Porque ele ainda funciona como porto, mas ele é negado como porto ali naquele pedaço que está mais perto do Marco Zero. E aí aquela... Essa linha de trem mesmo, tá lá a ocupação inteira da Vila Sul, o trem passa uma vez por ano só com o trem do forró, mas aí também não se desmonta essa estrutura porque, será que um dia vai ser usado? Como é que... Não vai sair tudo de caminhão, então sai tudo de caminhão lá pela avenida Norte... O projeto do Porto eu nunca estudei ele a fundo, mas ele é

uma coisa que era pra tá mais claro sabe, o porto é uma coisa muito importante na cidade, pra não ser uma coisa que é transparente pra maioria da população. Qual é a ideia? Qual é a proposta pro Porto mesmo, como funcionamento mesmo de navio, carga, passageiro “parará”. Esse projeto de requalificação eu acho que pontualmente, assim, das intervenções que foram feitas, a que consegue melhor um pouquinho e tal, é ali é na frente da torre Malakof, que é o projeto do Brasil Arquitetura né!

E: O Cais do Sertão...

ADU: É! Tem uma tentativa de diálogo com aquelas dinâmicas que já acontecem ali na praça, com a paisagem do outro lado, por ser aberto e tal, uma coisa do desenho também, da arquitetura que ajuda um pouco. Mas eu acho que esse projeto eles tem um público, que é o mesmo público do Novo Recife, que de um jeito como são edifícios que são voltados pro comércio, pra exposições “panananã”, eles tem uma permeabilidade maior do que um edifício como os do Novo Recife teriam, mas eles são voltados pra esse público. Eles poderiam ser muito mais ricos se eles fossem feitos pelas pessoas que são daquele lugar e pra elas, acolhendo os outros, que vem de fora... E não é pouca gente, tem muita gente no Pilar, o centro do Recife antigo mesmo, tem menos habitação, mas ainda assim tem; mas tem as pessoas da região ali do bairro de São José, e do próprio Pilar, de Brasília Teimosa tem uma região... Uma área de influência ali do porto que eu acho que ele podia ter um contraste entre os barqueiros, que tão ali e os galpões, sabe? Os galpões eles criam um espaço protegido, afastado, onde você acessa a imagem mas você não se expõe à coisa, que o centro do Recife realmente é. Então eu acho bem, bem... Eu não posso dizer por que eu num conheço muito bem, mas eu nem frequento muito lá, mas a minha impressão, o meu sentimento é de uma coisa que poderia ser muito mais legal.

E: De contribuição social e cultural, o projeto poderia ter deixado...

ADU: Eu acho que uma: o jeito de fazer passou por esse processo que Clayton falou ali... Tem que expulsar as pessoas? É sério que pra fazer vai ter que expulsar as pessoas de novo? E teve que expulsar! Então é um negócio assim, vamos limpar, vamos aqui...Tipo esse mato aqui, vamos capinar aqui pra poder fazer qualquer coisa, mas primeiro tenho que capinar isso tudo. Não é! Essas coisas tão aqui, tão vivas! As pessoas tão lá, elas moram, elas são um dado daquele lugar. Então primeiro as expulsões né! Que são todos os projetos ali. O Paço Alfandega com a Livraria Cultura, a rua da moeda, ali eu acho que foi o lugar onde teve mais expulsão, talvez você saiba melhor do que eu, que eu não morava aqui nessa época.

E: Os projetos de intervenção no Bairro do Recife né?

ADU: É! Que fazem parte dessa grande projeto pro Porto assim... Então, eu acho que eles tem ((sic)) uma vocação um pouco mais interessante do que do Novo Recife por isso. Porque são

edifícios de uso coletivo né, mas... Eu acho que eles tem ((sic)) essa coisa de parecer um lugar assim...: “dar uma pisadinha ali no Marco Zero, já se enfia logo ali dentro que aí você não vai se contaminar desse lugar estranho aqui”. Eu tenho esse sentimento né, tanto que eu não vou, eu não frequento, vou muito pouco...

E: Entendi...

ADU: “Feneart” uma vez... No Marco Zero sim, e aí tem aquela coisa da rua que foi “pedestrializada” né, a avenida... Como chama? Rio Branco?... Que tá, é massa “pedestrializar” uma avenida no meio do centro. É legal e tal, mas é meio feito de qualquer jeito também né! Meio sem (inaudível)... E aí eu acho que tem um outro problema lá que é meio geral, não sei se vai te atender porque as coisas que eu falo são meio gerais sabe, do Recife. Eu nunca me debrucei muito sob o Porto mesmo... Eu acho que tem uma coisa também meio estranha e pouco clara no Porto Digital. E aí estranho por dois motivos, uma é esse método de planejamento que é, eleger uma área, criar uma identidade entre aspas, pra essa área que na verdade é um rótulo, pra essa área, e explorar comercialmente os terrenos a partir desse rótulo. Então no centro do... no Recife antigo seria essa coisa de tecnologia. Em Santo Amaro teria uma proposta pra ser...

[interrupção da conversa por terceiro]

E: Voltando sobre o que você acha obscuro...

ADU: É! Eu acho que tem uma coisa ali da política de terras, é isso.

E: A questão do porto digital...

ADU: É. O porto digital tem essa coisa do digital e tal, mas no fim das contas é uma espécie de escritório imobiliário que fica negociando esse solo que existe no, esse estoque imobiliário que existe no Recife Antigo, tentando é... Fazer o que eles chamam de requalificação, que na verdade é uma substituição de público alvo também né. Mas é isso, quando eu vou no domingo, os galpões mesmo eu não frequento muito, mas se eu passo no domingo no Marco Zero e tá tendo feirinha e as pessoas tão na rua, e a Rio Branco tá ocupada, eu acho que aquilo é uma força sim... É uma coisa.

E: As pessoas ocuparem o espaço, mesmo os projetos sejam destoados... ainda existe esse fluxo de pessoas...

ADU: É... O porto, essa é uma coisa que aconteceu muito né? Essas estruturas, grandes estruturas de portuárias que ficaram obsoletas construiu-se, se constrói outra paralela num lugar perto muito maior, e aí esses portos dentro dos centros urbanos são identificados como um território de oportunidade para o negócio imobiliário. E aí converte essa coisa que era primária né, do transporte pesado e tal, numa coisa terciária, de serviço e comércio e serviço. E aí eu acho que isso é uma coisa meio que não tem jeito, e acho que tá lá feito do jeito que se

conseguiu fazer, mas é um jeito de uma perda de oportunidade entendeu? Poderia ter sido feito de um jeito que integrasse melhor aquilo, que o centro do Recife já era, aquelas pessoas que já estavam lá quando o lugar estava deteriorado, estava abandonado, as pessoas que se ocuparam daquele lugar durante esse tempo... Sinto falta disso... Mas ...

E: Você, que não nasceu em Recife, enxerga aquele espaço como um ponto turístico?

ADU: Acho que sim, acho que é né? Acho que sim, os grandes shows, é isso, o passeio de barco, as edificações antigas, acho que sim. Acho que todo ele, o bairro do Recife, o porto, o bairro de São José, e mesmo a Boa Vista são, é... Tem essas características né, tanto histórica quanto do comércio vivo nesses bairros ali do lado, a coisa da natureza acho que não tem como não ser né...

E: Acho que é isso (...), obrigada!

ADU: Aaah! Espero que tenha ajudado.

APÊNDICE B – ENTREVISTA DA COORDENADORA DE CONTEÚDO E COMUNICAÇÃO DO CENTRO CULTURAL CAIS DO SERTÃO

Entrevistadora: Vamos lá?

Coordenadora do centro cultural Cais do Sertão: Então eu vou dar meu nome, meu cargo, né [risos] Que precisa...

E: Isso! Faz quanto tempo que você já tá trabalhando aqui, desde o início?

CCS: Meu nome é (...), eu trabalho aqui no Cais desde 2013, desde o início do projeto inicial da instalação da exposição de longa duração que é essa aqui do Museu. É... Meu cargo hoje, eu sou coordenadora de conteúdo né! E eu trabalho com a coordenação da museologia, do educativo do cais e um pouco da comunicação e programação né! Então isso seria mais ou menos que estaria dentro da minha coordenação. É... Desde o início a gente trabalha trabalhou com a secretaria de desenvolvimento econômico né, hoje o museu... Hoje não é mais um museu, é um centro cultural e saiu da secretaria de desenvolvimento econômico em 2016, não 2017, abril de 2017 e passou pra secretaria de turismo né! Então hoje a gente é vinculado à Empetur hoje, então pra dar mais essa característica de um equipamento turístico né! Não somente cultural porque agrega esses dois seguimentos a cultura e o turismo. Eu acredito que a vinda do cais pra cá, foi exatamente nesse momento da revitalização do porto do Recife né, com o projeto porto novo. Porto novo né?

E: Isso! Qual a importância do Cais do Sertão pra essa intervenção?

CCS: É... A instalação do Cais do Sertão aqui era exatamente pra agregar essa potencialidade turística que tem o Bairro do Recife, trazendo turistas até nós né, habitantes da cidade pra conhecer o entorno dessa área também. Porque não é só o equipamento né! O que é que o equipamento faz, a gente tem esse museu que trata da cultura sertaneja da narrativa dele é sobre a cultura sertaneja cujo fio condutor é a vida e obra de Luiz Gonzaga, fora isso a gente tem o módulo dois que foi inaugurado em 2018, julho de 2018, vai fazer um ano agora. E esse potencial do módulo dois é exatamente esse potencial mais comercial né para dar sustentabilidade ao equipamento. A gente tem auditório, tem três salas de exposições temporária ((sic)), vai ter... Inaugurar um restaurante, no quarto andar, um café e uma loja no térreo que tá em processo de licitação, e as exposições temporárias que acontecem lá também tem ligação com o museu né! Então é um momento que o turista vem, o visitante visita o museu, visita as exposições do módulo dois e aí tem essa área de serviços né... Loja e restaurante...

E: Sim... Você falou do equipamento dentro da revitalização né? Então você acredita que essa área do porto realmente representou como um forte atrativo turístico para a cidade?

CCS: Não só o turista. É o turista, que tem umas classificações né?

E: Sim. As segmentações.

CCS: É! Tem o turismo de negócios, tem o turismo de lazer, tem o turismo né...

E: Sim... sim.

CCS: Vários... Vários... Eu acho que sim né! Que o Cais tem grande importância nisso, mas eu acho que esse entorno não é só o turismo de lazer que eu sinto, até por frequentar e trabalhar aqui. Você tem um turista muito... Que é o turismo de negócios. Eu acho que como o Bairro de Recife tem muitas empresas de tecnologias hoje em dia né, grandes empresas tem as *startups*, acho que tem muita gente que vem trabalhar em Recife e vem trabalhar nessa região, nesse território. E aí acho que tem aí, e assim, o Cais por ser um equipamento cultural e ter hoje um auditório então isso também traz esse turismo de negócios pra dentro do equipamento.

E: Como você avalia os atrativos dessa região, você os avaliaria como forte?

CCS: Mais ou menos.

E: Mais ou menos?

CCS: [risos] É! Eu acho que ainda precisa é... Eu acho que os serviços daqui ainda são muito a desejar né, porque você tem...restaurantes? Tem! É... Mas eu acho que ainda falta é... Não sei te dizer assim, você tem...

E: Não saberia identificar algo específico?

CCS: É você tem o Parraxaxá que está lá em Casa Forte e tá em Boa Viagem, que é um super restaurante regional da cidade né, que trata desse aspectos ...

E: Dos aspectos regionais, culturais...

CCS: É! Não acho que ainda... Não sei se talvez, hoje em dia por causa da crise essa dificuldade de né! Que ninguém tá investindo em nada, o empresário tá parado, mas eu acho que falta um pouco essa área de serviços mesmo. Você tem, mas falta a desejar... falta né?

E: Certo. Você vê algum diferencial competitivo nessa área do Porto? O Cais seria um diferencial competitivo frente outras cidades, se a gente for comparar?

CCS: Sim com certeza, eu acho que esse equipamento é o mais forte. Isso se você vê no nordeste é um equipamento que não tem realmente em outros lugares entendeu! Não é só o porte arquitetônico, porque não sei que... Não é isso! Ele tem um envolvimento com tecnologia, com outros seguimentos fora a cultura, que faz parte e eu acho que agrega. É... Assim... Eu acho que um das que tá dentro inclusive do nosso é, plano museológico né quando foi pensado que é Economia Criativa. Então ele tá dentro dessa base da Economia Criativa, por isso que eu acho que ele nasceu na secretaria de desenvolvimento econômico né! Então ai depois... Tem as outras vertentes cultural, turística? Tem. Mas, é isso, acho que em

outros lugares ele realmente é um equipamento que merece respeito [risos] vamos dizer assim bem, né...

E: A gente estava falando dos atrativos daqui, você acha que essa área portuária agregou algo para cidade em termos culturais e sociais?

CCS: Sim, sim, com certeza né! Antes sem esses equipamentos, sem essa revitalização... A gente teve uma grande revitalização na década de 80, que foi até o governo de Jarbas Vasconcelos que fez né! Oitenta e pouco, finais dos anos...

E: Plano de revitalização do Recife...

CCS: Do Recife, Bairro do Recife a rua do Bom Jesus. Ele deu uma isenção de imposto, acho que foi ISS pra quem vinha se instalar aqui no bairro, então você teve, começou ali uma guin... Uma tendência essa revitalização e depois com esse projeto onde só teve que agregar né? E o que tem outros projetos aqui, que tem o da, não sei se como tu já pesquisou isso né, tem aqui da...

E: Comunidade do pilar?

CCS: Comunidade do pilar e tem o que agrega lá depois do... Que é meio que juntaria Olinda né por aqui, pela...

E: O plano Recife-Olinda né?

CCS: Recife-Olinda que isso é um plano bem antigo né eu acho que tem assim, tudo a ser construído ainda né, nessa área aqui.

E: Minha última pergunta...

CCS: Tá vá...

E: Quais são os principais desafios, não só pro Cais, mas pro entorno? Ainda falta alguma coisa?

CCS: Falta e é... Tem um desafio que eu acho que é bastante... Que é uma preocupação nossa da comunidade do Pilar, das comunidades. O Pilar é o mais próximo, mas de se apropriar um pouco do equipamento né! A gente tentou algumas vezes fazer ações conjuntas, mas isso é muito, muito difícil né! A gente precisa ter, não é só a vontade, mas tem todo um movimento aí de você ter essa aproximação com as comunidades do entorno, mas comunidades não fala só, não é só o pilar mas a comunidade de pessoas que trabalham. Eu falo a comunidade de pessoas que trabalham no entorno.

E: Comerciantes, as empresas...

CCS: Empresas, exatamente! Pessoas que trabalham aqui do lado no Ministério da Fazenda, acredito que muita gente nunca atravessou a rua e entrou no museu. Accenture, a gente já tem uma aproximação maior, já fez eventos deles aqui tal, mas essa integração das comunidades das empresas com o próprio equipamento eu sinto que é um desafio.

E: Se integrarem ao espaço...

CCS: É! Tem que terminar que acabaram de chegar...

E: Pronto muito obrigada viu?

CCS: Ô querida, por nada.

APÊNDICE C – ENTREVISTA COM EMPRESÁRIO E REPRESENTANTE DA ASSOCIAÇÃO DOS LOJISTAS DOS ARMAZÉNS DO PORTO

Empresário e representante da associação dos lojistas dos Armazéns do Porto: Quer bater logo um papo, não? Pra poder a gente... depois...

Entrevistadora: Sim, sim! Mas posso gravar nossa conversa?

ERAP: Pode, pode...

E: Eu queria saber, (nome do empresário), você tá aqui com o restaurante desde o início do projeto Porto Novo?

ERAP: Isso! Há dois... Há três anos. Três anos. É, fiz três anos esse ano.

E: Certo! E sua participação na associação, como foi essa escolha, como foi esse convite?

ERAP: Ah, tá! A escolha... Eu praticamente fui o último a entrar, né?

E: Nos armazéns?

ERAP: Nos armazéns, eu fui o último, na verdade, a entrar, e foi uma escolha, até casualmente. Se juntou todo mundo, né? Eu como já sou da área pública, como pessoa, e eu tinha mais identificação com o poder público. Aí foi quando eu fui escolhido pra a associação, né! Os lojistas tinha ((sic)) esse problema, essa dificuldade de se criar uma associação.

E: Ter um representante?

ERAP: Ter um representante que falasse a língua do poder público. Aí foi na hora que me escolheram [risos], direcionaram pra poder eu ser o representante deles. Tô aí já faz um ano como representante deles, tem as dificuldades do poder público.

E: Qual é a maior dificuldade?

ERAP: É... Justamente o turismo. Tivemos um pouco da dificuldade do começo, que era em questão de policiamento, informações... é... Muito turista vinha pro Recife, justamente pro Recife Antigo, muita gente que ainda não conhece isso aqui.

E: Entendi!

ERAP: É... No... No...

E: Não é bem divulgado?

ERAP: Não é bem divulgado. Então, houve uma parte da associação que começou a procurar o poder público é... Pra vê eles manifestavam um interesse em divulgar o empreendimento. Hoje, é... quatro anos de abertura, a gente já teve o prejuízo de duas lojas terem fechado, vários quiosques. Por quê? Por falta de movimento. O poder público precisa trazer o turista para o Recife Antigo.

E: E você acha que isso é uma deficiência da prefeitura, do governo do Estado? A área em si não é atrativa?

ERAP: Não, não...

E: Falta alguma coisa?

ERAP: Do meu ponto de vista, eu como lojista, eu acho que falta interesse do governo. Como Prefeitura como governo do Estado. Como a parceria é PPP, como se chamam, eu acho que o poder público ele vê como... Não se acha com muito interesse em ajudar, acha que o privado tem que fazer essa parte.

E: Entendi.

ERAP: Mas não é por aí. Eu acho que, em todo lugar do mundo, não existe uma área mais bela de que essa.

E: Aqui na cidade?

ERAP: Uma capital, uma bela paisagem. Isso aqui tem tudo pra dá certo. Eu acho que ainda falta o poder público pegar na alça do empreendimento e dizer assim: “vamos fazer isso dar certo”.

E: Entendi!

ERAP: Eu acho que a gente tá precisando fazer isso.

E: Certo! O quê você destacaria como maior atrativo dessa área, que tem potencial.... ?

ERAP: O local! É o local.

E: A localização?

ERAP: É... É...

E: Certo! Sobre essa articulação, já que é pareceria público-privada, quem do poder público se comunica com vocês? Tem alguma secretaria específica, ou não?

ERAP: Não. Hoje, é... O empreendimento tá dentro da área portuária. Hoje, quem responde junto a Porto Novo que é o consórcio administrador, é o Porto do Recife.

E: Certo, é o pessoal do Porto. Então se algo acontece vocês...

ERAP: Se direciona...

E: Se reportam a ele?

ERAP: É! Se direciona a eles.

E: Hoje, (nome do entrevistado), após esses anos que você tá aqui à frente e participando e convivendo mais de perto com esse espaço, qual seria o maior desafio? Seria mesmo essa divulgação, você acha que isso?

ERAP: É! Você... Até pra você ter simples números aí – nós que somos comerciantes, a gente vive de números, é o que dá o resultado à gente – praticamente caiu de 30 a 40% o movimento aqui.

E: Desde a inauguração até...?

ERAP: Até hoje.

E: Então só vem caindo?

ERAP: Só vem caindo. É porque é muito de quem tá na gestão pública, né? Aí você vai fazer assim: “não, mas a gente não tem que fazer nossa parte?”. Temos que fazer a nossa parte. Dar um bom serviço a quem chega, ao turista que chega. Porque, como eles falam que isso aqui é um ponto turístico, mas não tem a divulgação que é preciso.

E: Entendo! Falta essa participação...

ERAP: Né?

E: Você acha que essa área portuária ela beneficia, de alguma forma, aspectos culturais? Se a gente for olhar nessa perspectiva do aproveitamento da cultura no espaço, você acha que é bem aproveitado o que foi planejado?

ERAP: É não. De jeito nenhum.

E: Você acha que...?

ERAP: Pelo contrário. Eu acho que você deve saber... Belém do Pará.

E: Sim, conheço.

ERAP: Pronto!

E: Estação das docas.

ERAP: Tem mais exemplo de que as docas. Então, eu acho que tá faltando – eu vou bater na mesma tecla, a gente se torna um pouco chato. É um pouco chato: precisa dessa parceria dos lojistas com o condomínio que administra, junto com o poder público.

E: Entendi.

ERAP: Ainda falta esse contato. Se conversa muito, falam muito, mas ação não existe. Então, cada dia que passa o complexo, ele vai perdendo força, e não pode deixar perder força.

E: Vocês já propuseram alguma iniciativa?

ERAP: Várias, várias. Demais.

E: Quais?

ERAP: Evento, um evento aquático. A gente tentou trazer o campeonato brasileiro de *jet ski*, ia ser aqui na frente. Aí o poder público...

E: Não permitiu?

ERAP: Não. Não achou legal, enfim... Tem os motivos deles, né? Aí não vou chegar a esse mérito.

E: Entendi.

ERAP: Eu acho que é como eu tou falando: aqui pode ser um... Vamos dizer, um evento de vendas de barcos, náutico, de todo tipo, né?

E: Para atrair?

ERAP: Pra atrair o turista pra cá. Porque o que eu vejo hoje, o... Eu digo nem o armazém, tiro até pelo próprio Recife Antigo, ele é um pouco... é muito abandonado. Eu acho que...

E: O bairro?

ERAP: Turisticamente, eles estão muito ligados à Porto de Galinhas, eles não tão ligado para o Recife Antigo.

E: Para a parte urbana, né?

ERAP: A parte urbana. Eles não tão preocupados. Se você passa uma semana conosco aqui, tendo o prazer de passar uma semana, você vai ver as dificuldades dos armazéns. A dificuldade de estacionamento, a dificuldade de locomoção de um cadeirante, tem todo esse processo que complica a estrutura dos armazéns. Agora, é um projeto ideal, é um projeto inovador, é um projeto que precisa ser mais bem visto pelo poder público pra poder dar certo. [conversa interrompida]

E: Bom, (nome do entrevistado), é isso, acho que foi satisfatório. Eram perguntas bem rápidas. Foi ótimo!

ERAP: É! Passa o dia conversando [risos]

E: Falando das dificuldades, né? As pessoas quando chegam aqui também falam dos aspectos positivos e negativos?

ERAP: Eu acho que positivo é o local. O local é bem agradável pra todo mundo.

E: Certo.

ERAP: E o lado negativo é o abandono do poder público. Isso é altamente negativo para o empreendimento, e se você pegar em todos os armazéns, do começo, do catorze – que é o catorze, o treze, o doze, o onze, que é do outro lado, que é o CAP, o museu, eles são praticamente abandonados pelo próprio poder público. Eu não sei se é interesse ou falta de interesse, né? Então, eu acho que falta muito ainda isso aqui pra crescer.

E: Mas que tem um potencial?

ERAP: Demais! Muito. Demais. O condomínio faz a parte deles, que é dar atenção aos lojistas, e como eu falo: precisa ter um olhar mais clínico pra isso aqui.

E: Os outros empresários dos armazéns, eles destacam mais alguma coisa ou é mais ou menos isso?

ERAP: É sempre isso. É sempre o... é... é...

E: Essas iniciativas...?

ERAP: Turísticas. É sempre isso. É como se faltasse a cereja do bolo.

E: Entendi.

ERAP: É só isso. Eu acho que falta mais dedicação ou mais interesse, enfim, do turismo ser direcionado pra'qui. E a associação, é... Na verdade, pleita uma reunião junto com o

governador. A gente vai até o governador pra poder se manifestar esse interesse da gente. Aí só Deus sabe se isso vai acontecer. [risos] Mas enfim. É isso aqui.

E: Vai, sim.

ERAP: Pela Porto Novo tudo perfeito, não tenho problema nenhum com eles, sempre fizeram o que deveriam fazer, sempre ajudam na medida do possível. Claro que todo mundo tem seu limite, mas, com eles, o problema é zero. Mas é isso. O problema nosso é só o poder público, só isso.

E: Só falta isso?

ERAP: Eu acho que não falta só pro armazém, é pro estado todo. Não falo só pelos armazéns. Eu não posso, de jeito nenhum, vir de outro estado, descer no aeroporto e no aeroporto tá todas as vans viradas para Porto de Galinhas. Que a gente tem o Recife Antigo, tem Olinda, tem Bezerros, tem várias outras culturas que poderiam ser aproveitado ((sic)). E isso não acontece! Principalmente Recife Antigo que é a sede da capital. É o Recife Antigo. É a ilha que todo mundo é louco pra conhecer. E tá praticamente do jeito que você tá aí escutando.

[risos]

E: É. Tem... Tem muita coisa pra se trabalhar, nessa área portuária né?

ERAP: Temos. Temos as dificuldades hoje com o Porto do Recife pela falta de estrutura que hoje tem – o porto do Recife.

E: Os cruzeiros?

ERAP: Os cruzeiros! Você... Há uns anos atrás, dois anos atrás, a gente cedeu, porque a gente tem muito... Como eu posso dizer? É... Convênio com algumas faculdades particulares que cederam gente do turismo pra ajudar o Porto do Recife, então, aí você já sabe o calço que já acontece. Então, não é de agora, vem de muito tempo. Então eu acho que um dos absurdos dentro do Porto do Recife é isso. E isso reflete nos armazéns.

E: Poderiam ser um suporte para receber essas pessoas, mas não existe essa articulação?

ERAP: Justamente! E não é só isso. Porque tudo ao redor dos armazéns é portuário. Eles não têm estrutura nem financeira, nem de pessoas, nem de guardas, então tem toda essa dificuldade que precisa o poder público olhar com bons olhos, né? Então, isso vai passar o tempo, vai passar o tempo e peço a Deus que continue por muitos anos. A gente investiu nisso... Milhões, acreditando no projeto. Que até quando foi feito esse projeto aqui, foi justamente colocando o centro de convenções do outro lado, um hotel, e isso não foi construído, e isso também prejudica.

E: Impacta no empreendimento de vocês.

ERAP: Impacta, justamente!

E: Você sabe quem é que fiscaliza essa parte das obras que deveriam ser concluídas?

ERAP: Porto do Recife e o Tribunal de Contas do Estado.

E: São eles que...

ERAP: São eles que controlam! É, como diz assim: é o mau vizinho, né?

E: Entendi! [risos]

ERAP: É... Tudo são com eles. É o poder público que tem que cutucar, mexer, saber... Já houve várias ações deles em relação à cobrança, eu não sei se tá andando, se tá avançando, porque é uma coisa particular do grupo. Aí só sabe quando vai a público. Aí a gente fica sabendo, mas em relação a isso não.

E: Antecipadamente vocês não têm nenhuma notícia?

ERAP: Não, não. Até porque a gente não pensa em procurar saber disso, pensa mais em vender. A gente quer que o público venha aqui pro Recife Antigo.

E: Consumir o espaço, né?

ERAP: Consumir o espaço. Eu acho que tá faltando um pouco de bom senso de quem vem. Muitas pessoas que não vem pra se divertir, pra passear, pra consumir dentro dos bares, vem pra fazer baderna, e eu acho que você vive aqui, convive e já presenciou. Então é isso!

E: Obrigada, (nome do entrevistado)! Foi ótima nossa conversa, foi satisfatória. [risos]

ERAP: Tá ótimo! Quiser me contratar, eu vou pra lá agorinha. [risos]

E: Quem sabe a gente não vem com um projeto bacana aqui pra tentar movimentar.

ERAP: É bom! O que nós precisamos – houve até uma cobrança, existe um setor que é até um grupo que participa o vice, o Antônio Carlos, é um conselho gestor do Recife Antigo, que tá a Prefeitura do Recife, o Governo do Estado, é... (...) O CPRH, então tem todos os setores de fiscalização... O Corpo de Bombeiro, a Polícia Militar, o... Isso aí é até uma exigência da associação, que é fechar, gradear...

E: Vocês acharam interessante fechar?

ERAP: Demais! Demais.

E: Uhum.

ERAP: Demais. Fechar. Porque o que nós precisamos é que o cliente se sinta seguro.

E: Entendi.

ERAP: Mas algumas arquitetas do mercado acham que isso é horrível, mas não é. Aí a gente sempre fala de Belém, sempre fala! Por que os outros países dão certo, outros Estados dão certo, e Recife não vai dá certo? Eu acho que falta isso. A gente chegar assim e: “ó, aquilo ali é o nosso brinco, é o Recife Antigo”. A gente não quer os armazém seja ((sic)) mais um projeto falido. Eu não sei se você vê... Não sei se você lembra da época do Bom Jesus. Lembra do Bom Jesus? Eram vários bares, um diversão enorme, todos os finais de semana super lotado...? Então, vai chegar um ponto que os próprios armazéns eles não vai [sic]

conseguir ficar de pé. Então precisa de uma junção disso tudo pra poder a gente voltar isso aqui como era, a gente conseguir gradear todinho, no bom sentido, porque o pessoal fica: “porque é bonito, fica feio”. Não! Eu não tô falando de estética, não. Não vou quebrar o armazém, não. A gente tá fazendo uma questão de segurança. Você vem com seu pai, com sua mãe, com a sua filha, você estaciona o carro, você quer segurança.

E: Você acha que os clientes não se sentem seguros?

ERAP: Não, não se sentem. Hoje, a gente tem mais um custo pro lojista, colocar segurança.

E: Vocês que pagam a segurança?

ERAP: É, particular, fora o que o shopping Porto Novo tem um soldado, praticamente assim, vamos dizer, como segurança do armazém, que não é suficiente. Então existe uma bola, um conjunto de fatores que tá acontecendo, entendeu?

E: Entendi. Consegui entender sua opinião

ERAP: Fechado?

E: Fechado. Obrigada, viu?

ERAP: Nada! Precisar, tem meu número. O que eu puder ajudar na medida do possível.

E: Claro!

ERAP: Seja sempre bem vinda aos armazéns. Poderia ser uma coisa melhor, né?

E: Vamos acreditar, né?

ERAP: Sempre, né? Sempre tem que acreditar. Não pode deixar de acreditar nunca. A gente precisa das pessoas. Que as pessoas tenha a coerência, e... seja melhor pra si.

E: Verdade.

ERAP: Então a gente precisa se unir, todo mundo. Se unir, vai dá certo.

E: Com certeza.

ERAP: Porto Novo, associação de logística, Governo do Estado...

E: Universidade...

ERAP: Universidade! Os universitários que vêm aqui consumir nos bares, não deixem de vir [risos]

E: Tem que fazer a propaganda, né?

ERAP: É! Adoro esses negócios. [risos]

E: Obrigada, viu? Tchau, tchau.

APÊNDICE D- ENTREVISTA COM ENGENHEIRO DO CONSÓRCIO PORTO NOVO RECIFE

Entrevistadora: Tudo bem (nome do funcionário)? Obrigada por me atender hoje. Conversei com o (nome do professor da UFPE), ele trabalhou com o projeto, né? E você trabalha aqui atuando como gerente?

Engenheiro do consórcio Porto Novo Recife: Eu sou engenheiro da parte de implantação do projeto, né? Todinho, desde o início. Né? Então, a gente fez a primeira fase, que é justamente os armazéns, onde se situa o Festival Center, que é mais uma área virada a entretenimentos e comércio, que é a área do armazém nove, que é um escritório; o doze, o treze e o catorze, que é a parte do Festival Center; e a segunda etapa é o hotel e centro de convenções.

E: Entendi! Essa parte está ligada à empresa privada, né?

EPNR: Isso! Tudo aqui é empreendimento privado. Isso aí foi uma licitação que houve, um arrendamento... né? E o prazo de vinte e cinco anos. E é feito o pagamento de arrendamento, né? De área e a exploração.

E: Certo! Eu queria saber, como você avalia, mais ou menos, os atrativos que existem hoje, desde a formação do que foi projetado até o que a gente tem hoje.

EPNR: Veja, eu acho, a nível de desenvolvimento de projeto, eu acho que é o que mais ou menos se esperava. O que falta realmente – é o que a gente vê em conversas, tanto nas conversas mensais que existem, como na Prefeitura Municipal do Recife, com os atores principais do bairro, né? Que é colocados os nossas ((sic)) dificuldades perante esse projeto. E sempre se bate na mesma tecla, que é a questão da segurança... né? Houve problema da... ave.. da rua aqui... Como é o nome dessa rua que tinha aqui? Todos esses bares aqui? Alfredo de... Não...

E: Bom Jesus...

EPNR: Essa... Bom Jesus. Que era sei lá, há seis, sete anos atrás, o entretenimento maior que existia aqui no bairro do Recife Antigo. Mas, pelo que todo mundo diz, o que houve de..., o que fez com que acabasse era uma questão de segurança. Então, hoje, aqui, a gente aqui tá sofrendo por isso. Tá? Então, infelizmente a gente tem problemas sérios aqui, mais ligados à segurança. E um dos maiores retornos que nós temos dos nossos clientes é justamente isso: o pessoal não vem pra cá, porque, com a família, vamos dizer assim, né? Porque se sente inseguro. Infelizmente essa área de segurança externa é de responsabilidade do poder público. Nós somos arrendatários dessa área limítrofe dos armazéns. A parte externa nós fazemos a manutenção, agora, toda guarda, toda manutenção é do poder público.

E: Na sua visão, qual seria uma solução?

EPNR: Eu acho que uma solução seria (...) uma atuação mais presente do poder público.

E: De estrutura física?

EPNR: Estrutura física... Não, acho que não de estrutura física. Acho que é mais dar condições a que você venha. Nós tivemos dois eventos que você tem, como se fosse dois ambientes de situações diferentes. Que foi a... como é que se diz? A... apresentação da... esquadilha da fumaça, tá? E a regata Fernando de Noronha. Então, quando há esses eventos – são eventos mais ou menos diurnos – aí você vê a quantidade de família que vem pra cá pro porto, pros armazéns. Porque, você queira ou não queira, essa área aqui é uma das áreas mais bonitas que nós temos no Recife. E você pergunta – independente de trabalhar aqui ou não – o porquê de não dá certo. É que você não sente, quando conversa com as pessoas, e amigos até! “Rapaz, por que não vou? Rapaz, porque o ambiente... eu não me sinto seguro!”. Então...

E: Sempre batem nessa tecla?

EPNR: Sempre bate nessa... mais nessa tecla! Porque em todos os lugares do mundo dá certo, por que não dá certo aqui? Né? Você tem... bons equipamentos, bons restaurantes, tá? E a área é muito agradável!

E: Esse seria um diferencial? Pra você, assim, qual seria o diferencial dessa área definida no projeto?

EPNR: Eu acho que o diferencial daqui é justamente esse. É o ambiente, é a paisagem, é um local diferente de Recife. Não tem nenhum lugar que você possa transitar aqui, à beira de um cais, com essa brisa boa, esse ambiente... É agradável, eu acho agradável! Não por tá aqui praticamente todo dia, mas eu acho agradável essa área aqui, como a área do Museu Luiz Gonzaga, como a área do Marco Zero. É uma área agradável de Recife. Você não tenha sombra de dúvida! Agora, precisa fazer com que as pessoas venham pra cá. Fazendo o quê? O incentivo, mais ou menos, eu acho que tá aí: você tem local de restaurante, você tem local de entretenimento, agora, o que falta realmente é que se... A família se sinta segura vindo, com seus filhos, com sua esposa, com quem quer que seja.

E: Entendi! E no cenário atual, dentro dessa sua experiência, vendo outros projetos, acredito que vocês também avaliaram isso na hora de administrar, de gerir essa parte... Como você enxerga o projeto do Porto Novo no cenário das cidades?

EPNR: Veja, o projeto Porto Novo, realmente, hoje se encontra um pouco, vamos dizer assim, não completo. Por problemas que nós tivemos e nós temos ainda, problema de ação judicial. Então, o hotel e o centro de convenções, tá? Então, está sendo resolvido, eu acho que, acredito que esse ano, o mais tardar no princípio do ano, é que dê início às obras do hotel, né? Que existia uma, uma ação perante Justiça Federal, dessa área daqui. Então, tá sendo resolvido para que a gente dê um segundo passo. Então, acredito que, quando o complexo

estiver todo pronto, talvez exista um incremento maior de pessoas aqui no sistema. Então, é, o hóspede e o hotel, o centro de convenções ligado ao hotel, pessoas que vêm fazer seminários, eventos, algumas coisa, a tendência é vim pra movimentar essa área daqui. E você tem um exemplo fácil, você tem o exemplo do Rio de Janeiro. Não sei se você esteve no Rio de Janeiro há pouco tempo depois da inauguração daquele museu, aquelas coisas ali que fizeram ali perto da Avenida Brasil. Então, se dá certo em todos os lugares, por que não dá certo aqui? Você conversa com as pessoas aqui... porque é uma área que você aqui em Recife, se você analisar direitinho, quando vem um parente seu, qualquer pessoa, você vê qualquer atrativo que você traz aqui pra Recife, exceto que pra shopping que existe em todo lugar do mundo, né? Você tem o quê? A Sé! Né? O Alto da Sé! Né? Você tem Boa Viagem, antigamente, era ótimo quando tinha aquela época de veleiro, aquele barco veleiro na orla, né? Hoje não existe mais. Então, nem em Boa Viagem realmente você tem algum atrativo. Porque você tem que ter algum diferenciador que não existe em outras cidades. Porque restaurante, cinema, shopping, isso existe em qualquer lugar do mundo, né? Então, o quê que nós tínhamos de diferente? Você vê: Maceió tem aquela orla de Ponta Verde, aquele negócio, aqueles bares, tem aquelas feiras que fazem ali na orla, você traz gente. Tem, independente do uso. Certo ou errado, você tem Fortaleza com aquela feirinha da Praia de Iracema, aquele negócio – é certo com alguns problemas, mas esse é um problema mais localizado, mas existe incremento de lá. Fizeram também uns bares ali, um píer, perto ali do, ali à área do Meireles, funciona, né? Então, por que não aqui? Então, qual o atrativo que você tem aqui em Recife? Você tem essa orla aqui, você tem o bairro do Recife, que é um bairro lindo, que a ideia é, realmente, é tá sendo restaurado. Existem alguns casarões, que até a gente tem dois ou três casarões que eu tô recuperando, aqui no bairro. Agora, é preciso também algum retorno do poder público, algum incentivo, sei lá! Algum IPTU, é... Isenção de algum imposto, alguma coisa que torne isso aqui atrativo, né? Tão pra se fazer também um grupo privado, também, aqui perto do onde era aquele museu do Recife, aqui na..., defronte ao armazém nove! Vai ter um complexo grande ali também de hotéis, de residência, que é uma coisa que precisa, não sei como, não me pergunte que eu não vou saber dizer, mas trazer de novo a residência pra'qui, pra esse bairro, né? Tem prédios que são lindos, que você recuperando dá moradia. Agora, pra isso, você precisa criar em volta a questão do poder público: melhorar o saneamento, melhorar... não a energia elétrica, até que, que é uma das melhores, mas o saneamento e segurança, pra que a pessoa consiga. Eu tô acreditando que realmente, esse complexo que vão fazer aí no Recife, que é realmente, vai ser, eu acho, primeira residência, vão construir residências aqui, eu tô realmente convicto que vai dá uma balançada.

E: Será em algum armazém...?

EPNR: Não, vai ser onde era o antigo Moinho Recife. Acho que aquela ali, do outro lado, defronte do Armazém nove. No Museu Luiz Gonzaga, do outro lado. Vai ter a Receita (prédio da Receita Federal), e tem do outro lado, tem aqueles moinhos...

E: Sei, sei!

EPNR: Ali. Aquele moinho já foi vendido a uma empresa, a um grupo privado, que vão restaurar aquilo ali tudinho. E a ideia é fazer umas lojas, uma residência, um shopping, umas coisas naquela...

E: Entendi! Pra movimentar.

EPNR: Pra vê se movimenta essa questão.

E: Como é a participação do poder público, aqui? Prefeitura, governo do Estado?

EPNR: Quer dizer, algumas coisas seriam diferentes, né? A parte de financiamento seria mais ligado ao poder estadual, né? A parte de segurança, hoje, existe uma.... Que eu confesso a você que não sei nem onde é que o limite, né?

E: Mas existe esse contato entre vocês?

EPNR: Existe. Nós temos aqui um posto da Polícia Militar, na qual reformamos o posto, e nós auxiliamos um pouco na manutenção deles. Então, eles estão aqui dentro, mas... E também a Guarda Municipal passa por alguns eventos. Tá tentando vê se cria também algum centro de apoio deles aqui pra que tragam um pouco mais de segurança aqui dessa... Que o público se sinta mais confortável de ir e vir.

E: Em termos culturais, você destacaria alguma coisa dessa área do Porto, do projeto, que poderia tá agregando um...?

EPNR: Olha! Temos alguns espaços, né? Que poderiam ser usados, né? Como algum fator de atração cultural, né? Que existe essa disponibilidade. É, há um... Acho que há uns seis meses atrás, ou oito meses atrás, nós fizemos umas exposições de.... Confesso que eu não vou saber o nome do artista, mas aqui no hall do Armazém doze. No sábado de tarde, foi feita uma exposição de quadros, né? Foi feito um evento aqui, até com apoio de uma das lojas da gente aí tá! Então, existe essa possibilidade tá! E sem maiores problemas.

E: Uhum! Existe uma associação dos comerciantes do porto novo?

EPNR: Existe, existe! Existe uma associação...

E: Quem é o representante?

EPNR: É João. É João... Eu conheci João porque é o proprietário do Texas.

E: Ele é o representante?

EPNR: Ele é o representante da associação dos lojistas e dos armazéns do porto...

E: Você teria o contato dele? Se eu pudesse falar com ele, seria interessante também.

EPNR: Pra ver o outro lado, né?

E: Isso! ...

[Pausa longa] [Fala com terceiros]

E: Então, hoje o principal desafio seria esse para você: segurança do poder público?

EPNR: Acho mais ou menos o que seria... basicamente isso, né? E também, queira ou não queira, existe um contexto geral, né? Que, se você analisando, conversando com os lojistas, conversando com o Shopping Recife, conversando com o Shopping Tacaruna, houve uma, uma redução, né? De poder aquisitivo do povo. Eu acho que, é o tipo da coisa: o povo começa a... E aí voltando pra gente: a gente gasta em lazer, vamos dizer assim, depois que a gente tem uma sobra, né? Se você começa a sentir dificuldade de ter condições de pagar suas obrigações reais, que é sua educação, filho...

E: Suas necessidades básicas!

EPNR: Isso, o básico! Você começa a deixar um pouco o lazer de fora, né? Que aí é uma coisa que eu volto a dizer: pra'qui, pro empreendimento, que não é bom pros lojistas, mas isso aqui é uma área que você pode vim aqui pra passar, pra andar de patinete, pra andar de bicicleta, pra andar do que você queira e sem custo nenhum! Né? Então, não propriamente dito pra gente, que não iria consumir, porque é o que eu volto a dizer: a gente é só das paredes pra dentro, mas isso contribui em termo de movimento. Porque a intenção disso daqui é movimentar isso aqui, e, quando você movimenta, mais você traz gente pra dentro do seu empreendimento.

E: Em termos estruturais, se a gente for pensar em tudo que foi projetado, você acha também que é satisfatório o que tem hoje? Se não, o que é que poderia ter sido diferente pra melhorar também essa parte de segurança? Em modelos de estrutura, teria sido diferente ...?

EPNR: Existe... Eu até trouxe aqui [apresenta material promocional do projeto], mas... Uma coisa que realmente, talvez, não é muito... Só pra você ter uma ideia. Isso aqui não tá ainda... Já está separado, mas dá pra ter uma ideia do que... Existem algumas coisas, por exemplo, que a gente gostaria de ter feito, mas não pôde ser feito porque existe.... [conversa com terceiro ao fundo] É, existem impedimentos de Prefeitura do Recife e do IPHAN, tá? Então, a ideia inicial do arquiteto é esses armazéns aqui... O Armazém catorze, o Armazém treze e o Armazém doze... Aqui é o Marco Zero, tá? Então, a ideia dele, a princípio, era unir os armazéns...

E: Uhum

EPNR: Com as passarelas...

E: Sim

EPNR: Pra quê? Pra que você ao parar, ao estacionar o carro, você conseguisse transitar por dentro dos armazéns como se fosse uma passarela, como se fosse uma circulação. Tanto para proteger ele, o...

E: O transeunte?

EPNR: O transeunte, e como também para dar segurança em termo de chuva, em termo de tudo. O que é que a gente sente hoje? O cara para o carro aqui no estacionamento, e aí ele vai para o Armazém doze. Dia de inverno, ele vai levando chuva daqui até lá. Mas aí o Ipham: “não, isso aqui não pode ser feito”. Não permite que seja feito. Os armazéns de Belém, não sei se você conhece, ele é todo murado, tá? Isso traria uma segurança tranquilamente a mais pra gente. Por quê? Porque a gente colocaria três ou quatro é... porteiros, vamos dizer assim, no qual você conseguiria mais ou menos filtrar as coisas. Hoje, se foi proposto isso e o Ipham: “negativo. Não vou, não permito que seja murado isso aqui para dar uma forma de você tá querendo elitizar, que você tá querendo...” eles usam até um termozinho é... “segregar os grupos, então, negativo”. Então, aí você me pergunta: por que lá pode e aqui não pode? Não tenho a mínima ideia, certo? Então são coisas que, infelizmente, as pessoas que não acompanharam todo o processo, perguntam: “e por que é que não foi feito assim?” Tudo existe uma razão lógica para que não ocorresse.

E: Desse ponto de vista, você acha que seria um ganho?

EPNR: Eu acho, eu acho! Lá trás, nem tanto, porque fica mais bonito ele aberto, mas hoje, com os problemas que nós temos, com certeza (...) não é que vá proibir nada, mas é que pelo menos inibe um pouco. Então, você vê que são pessoas que vêm aqui e ficam aqui, sentando aqui, o cara tá aqui, senta aqui nesse banquinho pra fumar maconha. Aí você: “Pô! Mas qual é o problema?” Tudo bem! Mas só que a gente tem que entender aqui também que não é só eu achar certo ou errado você fumar maconha. Pode ser que o público, a maioria das pessoas, não se sintam bem ao trazer seu filho, trazer sua esposa pra vê os caras fumar maconha aqui. Então eu acho que são certas coisas, em ambientes, assim, públicos, que a gente tem que respeitar certas coisas. E, infelizmente, eu não posso chegar aqui e dizer: “Psiu!”, dar uma tapa nele, tomar o cigarro dele... isso eu não posso fazer. Mas, gostaria que eles não fizessem.

E: Entendi! Então, em termos de infraestrutura, você acha que poderia haver ganhos e...?

EPNR: Eu acho que não. Porque eu acho que pelo o passar dos quatros anos daqui do empreendimento, eu não vislumbro assim, mais ou menos, o que faltou, alguma coisa principal, não vejo. Pode ser que, outra pessoa, com outra visão, talvez com a visão de não viver o dia a dia, talvez ele sinta, enfatize “era melhor ter feito assim”. Mas, no passar dos quatros anos, da vivência diária, dos problemas que nós passamos e passa, eu acho que não vejo maiores problemas assim não, com a falta. A gente tem, lógico, são mais problemas

estruturais a nível de... a nossa concepção inicial era a geração de água gelada, de ar condicionado, pra mim é muito mais fácil eu climatizar tudo isso aqui com condensadores a ar, são aqueles condensadores que você vê em casa, que é justamente uma das razões pra também ter as passarelas ligando os armazéns. Os condensadores iam ficar todos ali, como é no Museu Luiz Gonzaga. Você passa por ali você ver... Você via os condensadores, mas hoje estão fechado, então, o da gente, não foi permitido que se fizesse. O IPHAM não permitiu que fosse colocado isso. Então a gente teve por optar por uma solução bem mais cara, que é uma central de água gelada. Então nós temos o *chiller* que gera água gelada pra todo o empreendimento. Só que essa central ela iria, vai ser no hotel, só que o hotel, por alguns problemas técnicos, não pôde ser feito ainda. Então, o que acontece: eu tive que, provisoriamente fazer ela aqui, perto aqui, numa das garagens aqui do estacionamento, então isso cai um pouco o rendimento dela, porque eu não posso fazer o tanque (interno da tubulação). Existe alguns problemas técnicos que dificultam o custo ser um pouco maior, tá? E, por isso. Então, talvez, quando o complexo tiver todo – o hotel, alguns equipamentos que estariam no hotel a serviço do empreendimento aqui – talvez as coisas fechem mais. Mas não vejo nada que se diga assim: “olha, o... ‘como eu posso dizer, meu Deus?’ O uso dele está sendo prejudicado pela falta de alguma coisa”.

E: Entendi. É isso! Vou encerrar por aqui para não tomar seu tempo. Foi ótima a nossa conversa (nome do funcionário). Muito obrigada!

APÊNDICE E – ENTREVISTA COM PROFESSOR DA UFPE E EX- SECRETÁRIO EXECUTIVO DAS CIDADES DO ESTADO DE PERNAMBUCO

Entrevistadora: Olá professor!

Professor: A região portuária, né?

E: Isso! Eu tô trabalhando na perspectiva da refuncionalização turística. Há muitas pesquisas na área de Urbanismo...Aqui no departamento...

P: É, tem bastante! Turismo foi a primeira vez, assim, que...

E: Pois é! Como você esteve à frente no projeto, da proposta, aí...

P: Como é que você soube que eu fiz o projeto?

E: Pesquisando! Eu paguei uma disciplina aqui no MDU.

P: Aaah! Certo.

E: Queria saber como foi esse processo, como iniciou?

P: Olha, é... A gente começou tudo. Eu tinha um laboratório aqui de desenho urbano. Projeto de arquitetura e desenho urbano. E aí eu tinha voltado do doutorado em 2004, no segundo semestre de 2004. Lá no doutorado, apesar do meu tema não ser exatamente sobre operações urbanas, é... foi o meu primeiro contato com operações urbanas. Assim, nunca tinha ouvido falar tal, me interessou muito e eu tive que dar uma entrada nessa área por conta do doutorado. E aí eu tava, quando eu voltei, eu tava fazendo uns trabalhos mais teóricos, e preparando uma disciplina e fazendo umas pesquisas, com essa questão de operações urbanas, de PPP, né? Parceria público privada tal. E aí, isso em 2006, né? Voltei a estudar pro doutorado em 2004, aí em 2006, durante a campanha pra governo o Eduardo Campos veio muito aqui na universidade porque ele era muito novo, né? Ele não tinha nem, assim, uma equipe pra montar, certo? Ele veio muito. Ele tinha uma ligação com universidade, vinha muito aqui. Aí ele teve aqui no laboratório. E aí ele nunca tinha ouvido falar também nesse negócio de operações urbanas, ficou interessado. E aí, me pediu pra eu ficar durante a campanha fazendo... Ajudando no programa dele, né? E aí eu fiquei participando, assim, eu nunca tinha tido relação com política, mas aí eu fiquei ajudando. E assim, ele não tinha a menor chance de ganhar, era mais uma maneira que eu tinha, né? De discutir isso fora do meio de arquitetos e urbanistas. Aí comecei a participar desse negócio e terminou que ele ganhou a eleição, né? Aí ele, ele me procurou e me perguntou se não dava pra gente fazer um convênio do laboratório com o governo, porque ele tava interessado em trabalhar esse tema da operação urbana, do PPP. E aí, tá! Aí eu comecei a ver aqui dentro da universidade como é que a gente podia fazer esse convênio, houve um desalinhamento assim do time, né? Do time dele, da necessidade dele, de começar, já tinha uma demanda muito urgente que ele queria

que eu ficasse à frente que era o negócio da copa, né? Era a proposta da copa e aí aqui era mais lento, aquela confusão tal. E aí ele me propôs um negócio que a princípio eu fiquei assim meio receoso. Mas terminei topando, que era... Como ele tava tendo essa dificuldade de fazer esse convênio, dele montar uma secretaria executiva dentro do governo e aí eu levava minha equipe pra lá. Aí, assim, fiquei meio assim, né? Porque uma coisa é você ter um convênio do laboratório com o governo, né? Aonde a gente estaria ali com uma definição muito clara do que que a gente ia fazer, das nossas responsabilidades, projetos tal, e virar o secretário executivo você termina meio que respondendo tudo de urbanismo, né? Então tinha muita coisa que não tinha nada a ver comigo, que eu não concordava.

E: Política...?

P: É! Mas enfim, eu tava com muita vontade de... Eu vi como uma grande oportunidade de botar isso em prática. Eu já tinha conversado com ele... Como essa estratégia de grandes eventos tinha como base essas operações urbanas, no sentido de mobilizar e tal. E aí o interesse dele começou nisso. Aí tudo bem. Eu topei e a gente criou... Ele criou lá os cargos e eu levei o pessoal lá. Então, era uma equipe pequena, mas era todo mundo ou aluno do doutorado, do mestrado, ou gente que já foi aluno. A primeira demanda foi esse negócio da copa, que já tava super atrasado, a prefeitura do Recife não tinha feito nada. Já tinha... se eu não me engano, tinha menos de um mês pra apresentar a proposta, defender, senão perdia. E a gente chegou e concentrou logo nessa história e ficamos muito à frente disso. Depois que saiu o resultado a gente começou a pensar outras áreas. E um outro trabalho que entrou logo no início foi o projeto Recife-Olinda, não sei se você ouviu falar. Porque esse projeto ele saiu daqui muito confuso. Na verdade, esse projeto nasce do governo do estado e do governador anterior, que era Jarbas, com Cláudio Marinho, era o secretário de Ciência e Tecnologia, e tinha muita... era praticamente um braço direito técnico assim de Jarbas, né? E tinha Amélia Reinaldo, que é uma arquiteta e urbanista, que é professora da Católica. Eles tinham uma relação com o pessoal de Portugal, de Lisboa, que estavam fazendo uma grande operação urbana lá, em Lisboa, e eles queriam trazer isso pra cá, isso antes de Eduardo, né?

E: Sim

P: E esse projeto assim eu estava fora do Brasil, porque foi exatamente a época que eu tava no doutorado, mas como Amélia sempre que eu vinha aqui, ela me chamava pra ver o projeto, pra conversar sobre o projeto, então eu tava sabendo dessa história que era uma grande operação urbana em parceria lá com o pessoal de Portugal e que pegava a orla toda, a frente d'água toda do centro da cidade, desde Olinda, ali do Complexo Salgadinho, e ia embora... Vila naval, pegava o bairro do Recife inteiro, pegava o cais José Estelita ia até o Cabanga, né? Era um negócio enorme, muito grande, né? Aí, quando eu cheguei esse projeto já tava no

estado, já em negociação, né? Foi uma confusão, porque necessitava os três níveis de governo, porque grande parte do terreno era do governo federal, pertencia ao governo federal, e algumas partes desse, *water plan*, a gestão era do estado e por lei, quem tem é... responsabilidade por quem pertence ao seu território é o município. Então, tinham três níveis, cada um num regime político, né? Então, uma confusão muito grande aí nessa história. E aí Eduardo botou isso na minha mão, falou: “olha, isso é uma operação urbana tal, fica aí, vê o que tem pra fazer aí”. E eu até me arrependo disso, mas eu achava, eu não gostava do desenho do projeto, porque eu achava que tinha uma coisa muito fora da realidade daqui da gente, foi feito por portugueses, né? Pessoal europeu e tal, então... Mas era uma questão assim, o desenho eu achava ruim, né? O desenho arquitetônico...

E: O Recife-Olinda você fala?

P: Recife-Olinda! Porque depois do Recife-Olinda saiu, quando começou a confusão política da história, que já tinha o governo estadual de um regime político, o governo federal e o municipal era do mesmo grupo político, que era PT. Então, na verdade, começou o estado trouxe a ideia de fazer, fez o projeto com o pessoal de Portugal, o município e não gostou, porque era um outro partido político, né? E tava fazendo uma coisa que era competência do município, não era do estado, mas o município não tinha poder de enfrentar o estado. Aí trouxe o governo federal, que era do PT também, o mesmo partido, e grande parte pertencia ao governo federal, aí ficou esses três entes na confusão, né? Na confusão da história e pronto, isso caiu na minha mão desse jeito. Mas já tinha se avançado bastante, o projeto já tinha sido discutido, tinha melhorado algumas coisas. No original não tratava da questão da habitação social, esse já tava tratando, que já tinha visto algumas, algumas entidades reclamado e discutido isso, tal. Então tinha melhorado, mas o desenho era ruim assim, isso do ponto de vista de identidade do local e tal. E aí a minha inexperiência política, quando Eduardo me chamou pra conversar sobre isso, eu fui muito duro na crítica, né? E... que eu hoje não teria sido, porque eu achava que o *modus operandi* de fazer era o certo, que era essa operação urbana, porque, pra mim, um trabalho daquele porte tem que ser feito com essa parceria mesmo, mas aí eu fiz tanta crítica ao projeto, que nem interessava a Eduardo, não precisava nem ter feito essa crítica, Né? Era mais a gente redesenhar esse projeto, mas manter o *modus operandi*, o modelo, né? Aí terminou que ele abandonou o projeto, né? Ele politicamente. Eu me senti um pouco culpado porque eu fiz muita crítica, né? Não deve ter sido só isso, mas deve ter contribuído, e esse projeto morreu. Mas aí a prefeitura, pra ocupar o espaço disso, criou um projeto que ela chamava de Complexo cultural Recife-Olinda, e que ela dizia que esse projeto tava dentro do projeto.

E: Recife-Olinda...

P: Era um projeto muito mais abrangente, que não tinha só a questão projetual mermo ((sic)) de edifício, concreta, era mais cultural, de fazer eventos, né? Delimitar centros, polos culturais nessa região do (teatro) expandida, que vai da orla até a Agamenon Magalhães e... mas era uma briga política. Na verdade, esse complexo cultural não aconteceu nada, ficou só assim muito livro, muito papel, muito... Festas, muitas festas, uns show, botava placas na rua, mas o que tinha ali real era esse projeto, essa operação urbana feita pelo estado antes do governo de Eduardo, feita pelos portugueses. Bom, aí esse negócio acabou, tal. A gente ficou na história e a nossa função ali, que era o que a gente fazia aqui, era, assim, a gente além de receber demandas do governo e de alguns secretários que queriam trabalhar alguma área de escala urbana, a gente mesmo ficou identificando áreas que pertenciam ao governo, áreas públicas, principalmente do governo estadual, que eram mais simples, mas também federal e municipal. A gente identificava essas áreas que estavam abandonadas, inutilizadas, que nem o governo sabia que pertencia ao governo e a gente fazia um levantamento e fazia um estudo urbanístico, um *masterplan*, definindo programas, definindo volumetrias, maquete, podendo é... A equação financeira como é que seria o negócio, quanto custaria mais ou menos, como é que seria a parceria, o que entraria do setor privado... A gente começou a fazer isso em algumas áreas. E aí a gente começou a fazer umas contas básicas pra saber se era viável e quando a gente achava viável, eu apresentava ao governador. E se ele se interessasse, se animava logo, tal, e a gente ficava procurando parceiros privados pra viabilizar a parceria. Então, uma das áreas foi exatamente o porto, né? Porque eu já sabia, já conhecia a ideia do Recife-Olinda, né? Eu achava muito ruim essa parte do Recife-Olinda no bairro do Recife, né? E era muito maior do que o trabalho que a gente fez, porque a gente ficou limitado ao terreno do porto, o Recife-Olinda, não, era uma operação grande, e pegava as quadras adjacentes, pegava uma área muito maior. Era um *masterplan* de nível de plano diretor para o município, tal. Aí, uma das áreas foi essa. A gente entrou, quando a gente tava no negócio da copa, a proposta que a gente fez pra candidatura era estruturar toda a candidatura em cima de demandas que eram obrigatórias e focadas assim da FIFA, né? Na área de mobilidade, na área de segurança, na área de hospedagem, de uma forma que a gente deixasse um legado pra cidade. Mesmo que aquela proposta não fosse nem tão boa sob aquele aspecto lá, por exemplo: a gente propôs também ((o expresso)) da navegabilidade, você vai ver, e era a mesma coisa: a gente tinha muito problema com mobilidade aqui em Recife tá... Não sei se você sabe, mas é a pior! É a pior capital do Brasil hoje em termos de mobilidade, é um negócio incrível. Eu passei o ano passado agora no Rio e o Rio tá mil vezes melhor. Uma cidade com muito mais problema, né? Muito mais gente, muito mais carro, tem que ter túnel, montanha pra caramba, toda cortada de rio... O Rio de Janeiro é um fiapo assim entre o mar e uma montanha enorme. E muito

melhor! Então, um dos gargalos que a gente tinha era a mobilidade. Então, a gente propôs navegabilidade, usar o rio como um eixo, e na verdade, a navegabilidade chegava até o estádio, né? O cara saía de qualquer parte do Recife e chegava, no dia de jogo, por exemplo, criava umas linha expressa e o cara saía lá do bairro do Recife, do Derby, onde tivesse o rio passando, ele pegava e ia direto pro estádio. A gente sabia que, só pra dar o exemplo disso, a gente sabia que, sob o ponto de vista de mobilidade, não compensava o investimento que a gente faria no rio, né? Mas o que a gente argumentava era que os subprodutos e os projetos complementares, que teriam que ser feitos pra viabilizar a navegabilidade, seriam muito bons pra cidade que era a urbanização da margem do rio, a retirada das palafitas, das favelas, e fazer conjuntos habitacionais e realocar o pessoal. Fazer a dragagem, despoluir o rio, tinha uma série de coisas que a gente achava que seria um legado excelente para a cidade, virar a cidade pro rio e tal. Tanto é que saiu várias coisas, projeto de paisagismo ao longo do rio e tal, saiu muito em função dessa história. Então, era uma maneira da gente chamar atenção para o rio, conseguir um dinheiro a custo baixo, porque todas as obras que fossem referência à copa do mundo, como foi pra Olimpíada que teve no Rio, tinha financiamentos de BNDS a custo lá embaixo, né? Então, assim, era algo praticamente viável. Além disso, tinha o apoio dos três governos, que, pra fazer copa, você tinha um contrato assinado pelos três governos – presidente, governador e prefeito – dizendo que vai dar total apoio, então, uma coisa raríssima no Brasil, né? Que era dinheiro, em banco público barato, barato assim, com juros baixos, e alinhamento político dos três governos, né? E rapidez, porque todo mundo tinha que fazer por causa da copa e era uma *deadline* que não era igual ao Brasil, você não podia dizer “ah, a copa não vai começar hoje, vai começar daqui a uma semana”, porque tudo no Brasil é assim, né? Essa a gente sabia que na ia ser assim, ia ter que ter aquele troço, como terminou tendo, né? Então, a gente no projeto de candidatura, a gente deu dois exemplos do que deveria ser feito pra depois que a gente fosse escolhido uma capital, uma sede da copa. Que era um plano estratégico aonde todas as demandas localizadas da Fifa fossem abordadas com estratégias de legado pra cidade, e aí pra dar exemplo, a gente falou o exemplo da navegabilidade, enfim. Mostramos lá um projetinho de navegabilidade que poderia ser e que tal, e que não era uma coisa assim. A princípio não valeria a pena, por conta da mobilidade, porque tem uma série de problemas técnicos. Porque, assim, a mobilidade fluvial ela tem uma barreira forte, ela demora muito pra embarque e desembarque, né? Então, isso aí quase que inviabiliza, você demora três minutos, quatro minutos pro barco parar, as pessoas saírem, pras pessoas entrarem e depois sair. Então isso, mesmo estando o rio todo livre, só esse tempinho dessas paradas, né? E é um custo altíssimo dragar e tal. Mas a gente mostrou que tinha uma série de outros de benefícios, né? Que, como legado, seriam excelentes, muito melhor que a

mobilidade. Aí o outro foi o porto, porque a gente tinha outra fragilidade da nossa candidatura era a falta de hotel, a gente tinha poucos quartos. Os quartos que a gente tem é tudo de turismo. Pra tua área tem muito, assim, em Porto de Galinha, nas praias, né? Mas hotel de centro de cidade pra negócios e tal é muito pouco. Então eles exigiam um número que eu não me lembro mais, um número de quartos lá da área do entorno, que não podia ser muito longe e agente não tinha esses quartos. Então, a gente tinha duas opções: ou fazer, assim, o óbvio, que é subsidiar ou estimular da construção de hotéis, e que certamente depois iam ficar tudo vazio, né? Como aconteceu em várias cidades ou essa ideia que surgiu com a gente lá que era usar navio como hospedagem, temporária, porque depois que a copa acaba o navio vai embora. E por que disso? Porque seria, como um projeto complementar, era fundamental ajeitar aquela orla do porto, né? E como a gente sabia que aquilo ali era gestão do estado, aquilo ali podia ser uma operação que o estado faria e aí viabilizaria a coisa do hotel. Bom, esses dois projetos foram exemplos pra caso a gente ganhasse, a gente poderia fazer esse plano. Esse plano estratégico não foi feito. O governo depois que ganhou e tal a coisa foi assim... Simplesmente não consegui viabilizar, não teve apoio tal, mas essas duas ideias saíram do papel. A da navegabilidade que parou no meio, que não é essa história aí, é uma outra história, que simplesmente foi uma questão política mesmo, né? Já tava vindo dinheiro para o processo de dragagem, já tinha começado, já tinha entrado bastante dinheiro. Na semana que Eduardo oficializou a candidatura pra presidente, na outra semana parou de vir dinheiro, parecia uma coisa inacreditável. Assim, deram argumentos que teve problema, mas foi claramente político. E o outro foi o porto, né? Foram os dois projetos que a gente botou lá, essa coisa da política, de governo, né? Você bota como exemplo, você acha que o certo é fazer um plano maior, mas aí aquele negócio vai crescendo, sei que e aqueles exemplos viraram projetos, né! Pronto, aí foi assim que nasceu. Aí é um projeto que eu tentei articular com o município, porque eu sabia que, pra fazer o projeto, como era esse projeto, não da mesma escala, mas que, que transcendesse os limites do porto, eu tinha que ter articulação com o município, porque aquilo ali é área pública, é competência do município, né. Por acaso, eu sou muito amigo do cara que era o braço direito de João da Costa, nessa altura já era João da Costa, era do PT. Então, a gente tentou meio que paralelo, com uma amizade eu e o arquiteto, ele é arquiteto, a gente tentou fazer um projeto que eu ficava mais dentro ali da área portuária, mas conversando, vendo o que ele podia fazer pelo município para articular o projeto portuário com o bairro do Recife mesmo, né? Porque eu não podia tocar do outro lado da rua porque não tinha competência pra isso. Então, a gente tentou fazer isso, mas completamente informal, com os políticos, o prefeito e o governador não se entendendo, né? Política tem uma força infinitamente maior que a nossa, né? Dois técnicos. E não foi feito

absolutamente nada fora do troço, né? Então, a gente pegou a ideia inicial que era pegar a parte toda do bairro do Recife que ia desde a ponte giratória até o terminal marítimo. Porque no projeto que a gente tinha que fazer um terminal, porque não tinha terminal. O navio chegava lá, a pessoa terminava ali no terminal, e o cara pegava uma kombi velha lá, passava por dentro, botava os turistas dentro [risos] da kombi e saía por dentro daquela área portuária, tá ligada? Aquela zona, né! E era pra fazer um porto, uma entrada oficial da alfândega que era no Marco Zero. Era um negócio completamente maluco, né. Foi por isso que a gente pensou: “se a gente fizer isso, isso não vai poder ser assim, né? A FIFA não vai nem deixar o cara chegar de navio pra copa e passar por dentro desse negócio”. Então era uma maneira de arrumar dinheiro e tal. Aí, a ideia seria, com o dinheiro que a gente arrumaria com o BNDES, por conta da copa, o governo do estado pegava esse financiamento e construiria esse pedaço do bairro do Recife, que é ali da giratória até o terminal, todos aqueles galpões. E depois de construir, a gente ia atrás do privado, abrir uma concessão do privado pra ele explorar aquilo ali e aí ele construía o outro lado, porque aquele projeto ainda tinha o outro lado...

E: Em São José, né?

P: É! Que é até a parte muito mais cara e tal, que tinha um hotel cinco estrelas, uma marina, era a parte mais robusta, que o governo não teria dinheiro, mas a ideia era em vez de abrir tudo pra parceria logo, e aí ia ter gente que talvez não tivesse força pra acreditar que aquilo ia sair e tal. A ideia: “não, vamo arranjar... pega o dinheiro do BNDES, faz o projeto da parte do bairro do Recife, chama o privado, começa a funcionar, quando já tiver funcionando aí a gente chama o privado. O mesmo ou o outro grupo, pra construir o projeto que a gente tinha feito do outro lado, né?”.

E: Entendi!

P: Então do outro lado, na verdade, a gente só fez um *masterplan*, volumes e tal, não chegamos a ver arquitetura, não. Mas, do lado de cá, a gente fez inclusive a arquitetura. Todos os galpões e tal. Aí o que aconteceu: na hora que começou a ir atrás de parceiros privados – já tinha um grupo privado que tava topando fazer e tal – apareceu um outro grupo, que chegou direto no governador e disse que topava bancar tudo: eles mesmo construiriam, não precisava o Estado entrar com dinheiro, construiriam os armazéns e tal. Aí eu fiquei meio preocupado porque eu sabia que, acontecendo isso, o protagonismo ia deixar de ser nosso, do Governo, né! Porque aí é privado, o cara faz de todo jeito, e não sei quê, né? Mas aí o governador ficou assim, né!... As vontades políticas eram muito grande, em fazer mais rápido, e aí o cara que gastava dinheiro todo de um lado e tal. E aí eles descaracterizaram demais o projeto, né? Fizeram praticamente outro projeto assim, né?

E: Inicialmente os armazéns manteriam-se como uma forma de resgate ou.... ?

P: Manteria-se... Eu posso até te dar um livro. Eu trouxe um livro aqui. Esse livro foi assim: como eu te falei o núcleo, né... que era esse laboratório, lá eles chamam de Grupo Técnico de Operações Urbanas. Na verdade ele é um laboratório de arquitetura e desenho que foi pra lá e mudou de nome, né? E então, como era todo mundo ligado aqui, a gente sempre que... Sempre não, mas muitos dos estudos que a gente fez a gente sempre fazia um artigo, um *paper* pra apresentar em seminário, coisa mais acadêmica. Aí eu peguei cinco desses estudos e fiz essa publicação, um deles é o porto. Aí tem alguns detalhes assim no projeto do porto que conta bem a história, como é que foi e tal. Conta o que pode ser contado na verdade, essa parte mais técnica do negócio, né? [desconforto do entrevistado]

E: Certo. Quando entrou essa empresa interessada privada mudou tudo, né?

P: Mudou tudo. É... por exemplo...

E: Até sua participação também?

P: Totalmente! Porque aí quando começou... No início não... no início eles ficavam rindo e tal. E aí quando eu não concordava com alguma coisa eles, sei lá... Um empreendedor querendo um uso tal que achava que não tinha a ver e aí aos poucos eu fui percebendo quem mandava... O cara tava mandando mais do que eu, assim, né? Que é uma coisa meia ((sic)) lógica. O cara vai pagar e terminou assim, né? Ele começou a mudar o projeto e mudou muita coisa. As piores coisas pra mim, primeiro foi ligar ali perto da ex Ponte Giratória. Você vai ver... Era uma praça, aquele último galpão era um teatro, então o teatro abria pra dentro e pra fora, pra essa praça que ficava ali. Aí fizeram um estacionamento, edifício garagem, duas pilhas no meio daquele negócio. Mudaram muita coisa. E aí ele foi perdendo... aliás, quase todos assim, né? Poucos projetos que eu fiquei assim, à frente mesmo e os caras obedeceram, a maioria houve essa distorção assim, né? Do privado, aos poucos, ir assumindo o protagonismo dessa relação, né?

E: Sua participação maior, professor, foi na parte do Cais do Sertão, porque o Cais do Sertão e o Centro de Artesanato são do governo, né?

P: É!

E: Então, essas áreas tiveram sua participação?

P: Não. Como é que a gente fez o projeto: a gente fez a situação ideal que agente imaginava. Visitamos alguns projetos desse tipo, né? Aqui no Brasil, em Belém. A gente foi no Porto Madeiro. Eu já conhecia os projetos da Europa. Daí a gente fez mais ou menos esse tipo de programas que a gente achava compatível, né? Com a ideia do local e para atrair o turista e tal. E assim, a gente via as oportunidades políticas que estavam acontecendo, né? Então, por exemplo, o Cais do Sertão... Lula queria fazer um projeto de Luiz Gonzaga, um museu de Luiz Gonzaga aqui em Recife porque o Serra (governador) tinha feito um em São Paulo e ele

ficou puto. “Não, o Serra fez um negócio... a gente tem que fazer um em Pernambuco tal”. E aí ele queria que fosse maior, e aí ele arrumou um dinheiro grande pra fazer. E esse troço ia ser feito lá no Complexo de Salgadinho. Aí quando eu soube, né? Dinheiro do governo que... um outra secretaria, que era Luciana Azevedo, se eu não me engano... Sei lá qual era a secretaria, Secretaria de Turismo que tava... de Cultura que tava à frente desse troço. Aí eu falei com ela: “olha, isso encaixa legal com o *masterplan* que eu tô fazendo, é um uso interessante e tal”. Aí ela: “ah! Ótimo melhor ainda, tal...”. Aí foi assim, né? Só que esse projeto, por exemplo, já tinha um arquiteto, né? Já tinha...

E: Entendi... já existia um projeto todo montado?

P: É! Já veio com Lula de São Paulo. Aí tinha que, o arquiteto era casado com uma mulher que era ligada ao Ministério da Cultura, que tinha o dinheiro, aquelas coisas, né? Até o cara é um bom arquiteto, apesar de não... De achar que esse projeto tem muito problema assim, mas... E aí a gente botava, né? Então o artesanato era a mesma coisa. A Renata, que era a esposa de... É viúva de Eduardo Campos, ela tava à frente daquelas feiras de artesanato que tem aqui no Centro de Convenções, né?

E: Fenearte!

P: Uhum. E ela queria, ela achava importante – era uma demanda do pessoal – de ter um local permanente. Que aquilo ali monta e desmonta em quatro dias, cinco dias, né? E tava crescendo muito, e que era legal um lugar que pudesse ficar sempre exposto o trabalho, tivesse uma capacitação, ficasse a materialização permanente desse evento. Então era uma coisa boa. Legal porque tem a ver com artesanato e tal, e ela era mulher do Eduardo, quer dizer: povo forte na coisa, né? [risos] Aí a gente botou, a gente ia fazendo assim, se tem a ver, tudo bem, mas tinha uns que não tinha a ver, né? Era pra ((inteligível)) garagem de carro, entendeu? Teve uns que a gente foi contra, né? Aí foi assim. E aí a gente foi perdendo o controle do projeto em si. A parte externa ficou mais ou menos como é, com exceção dessa ponta que eu achei que...

E: Dos armazéns que hoje são os restaurantes?

P: É! A parte externa é igualzinha. Foi toda igual, os usos de alguns restaurantes, aquilo foi a gente que fez. Tu vai ver aí. Agora a intervenção interna dos galpões eu achei que perdeu muito, entendeu? Acho que o projeto da gente era melhor, que explorava mais a ideia da espacialidade do galpão, sabe? Porque tinha esse problema aí, você vai ver aí que para viabilizar cada galpão daquele precisava de mais metro quadrado do que só o terno, que a gente tinha no térreo. E se a gente botasse um segundo pavimento, que era mais ou menos o que a gente precisava, você perdia a ideia de espaço de galpão, né? Quando chegasse...

E: Como em Belém que tem uma estrutura bem ampla, né?

P: É! A parte de cima é serviços. O cara fica tocando, passa por cima. Pois é! Porque ali você entra num espaço daquele em Belém, ou no Porto Madeiro, você sabe que espacialmente você tá num galpão.

E: Verdade!

P: Então você tem a leitura de galpão tanto externa, de quem tá na rua, tá na calçada: “ó, um galpão, vamo entrar, tal”; como interno, você entra: “isso aqui era um galpão, e tal”, você pode meio que contar histórias, parcial, né? E, quando você faz um segundo pavimento e fecha, aí vira um lugar igual um shopping, qualquer lugar é igual quando entra, aí tem um teto assim, plano. Do lado de fora parece que é um galpão, mas quando você entra descaracteriza, né? Porque perde. Virou um shopping, né? É um shopping. E tinha mais coisa assim, por exemplo: no projeto da gente eu achava que era muito importante que os carros viessem e não tivesse essa ilhazinha que separa o estacionamento da rua. O carro viesse e estacionasse direto porque a tendência desses projetos, sobretudo em países mais em desenvolvimento, e no Nordeste é ainda mais forte isso, é um nível de conflitos de classes sociais muito forte, né? Termina os caras fechando, segregando aquele espaço, né? Deixa de ser um espaço público e vira meio que um shopping, né? Então você bota ilha. Eu sabia que no final iam cobrar *ticket*, né? O estacionamento. Aquela ilha ali fica mais fácil do cara colocar uma grade, não sei como não botaram, mas acho que ainda vão botar uma grande, entendeu? E aí a gente procurou no desenho... Que Belém sofreu isso...

E: Tem a grade

P: Tem a grade e tal. Aí o que aconteceu: todo investimento que foi feito no *waterfront* não refletiu no casario. Porque fica grave o cara vir de carro, igual um shopping, né? Você sai de um lugar, entra no shopping, estaciona, usa o shopping, pega o carro e vai embora. Você olhar em volta do shopping não acontece nada por conta do shopping, né? [risos] Por causa do desenho assim da coisa. A gente sabia que o desenho não tem esse poder, assim, né? De acabar com a desigualdade, mas a gente sabia que algumas estratégias você podia usar pra dificultar a segregação, criar um espaço público-privado. Aí isso aí ele não conseguiu, entendeu? Aí ele tinha problema inclusive com a prefeitura porque o cara também concordava comigo, mas quando ia pros órgãos de aprovação o cara dizia: “olha, tem uma lei que diz que se você tem mais de cem metros de comprimento pra estacionamento, você não pode abrir direto pro trânsito, você não pode abrir direto pra rua, você tem que fechar e ter uma entrada e uma saída, por conta de atrapalhar o fluxo de trânsito, entendeu? É uma lei. Aí a gente falava: “mas olha, essa lei ela foi feita imaginando aquele fluxo, um fluxo rápido.” Porque não tinha nada nos galpões. Agora você imagina aqueles galpões cheios de gente... Primeiro que esse fluxo não vai poder ser rápido, porque se for rápido vai matar gente, vai atropelar gente, então

vai ter que mudar a característica da rua, né? Então eu botando os carros entrando assim é até melhor, diminui a velocidade, engarrafa, é melhor isso do que os carros ficarem passando como passavam. Agora já não passam mais porque tiveram que botar os sinais, o negócio de emitir velocidade, né? Porque antigamente, eu não sei se você pegou, mas eu peguei o tempo que não tinha nem aquela rua, porque a rua entrava ali no Porto, fechado, né? Aí houve essa estratégia que eu achei muito boa na época, no final dos anos 80, de abrir porque dá uma visibilidade para aquela área que ninguém via. Aquela área portuária ali ninguém nem sabia que existia. Porque era portuário, fechado, ninguém passava, o carro não passava por ali. Então, quando fizeram essa conexão passou a pertencer ao imaginário da cidade, que as pessoas começaram usar, cada vez mais, né? A Agamenon sempre entupida, o cara ia pra Olinda, passava por ali. Às vezes ele ia pra cidade, ali pra pegar a Avenida Norte ao invés de pegar a Agamenon, pegava antes, o cara ia por ali, o pessoal da Zona Sul, né? Então começaram a ver aquilo ali. Então foi importante, né? E eram fluxos de passagem. Tudo bem, não tinha ninguém usando o lado de lá, fluxo de passagem, engarrafamento, então vamos liberar a velocidade. E tem toda uma legislação própria pra essa característica da via. No nosso caso, a gente tava mudando a característica da via. Teria que mudar pra poder absorver, né?... Essa nova demanda que seria ali, né? Aí não tinha jeito, porque tinha uma lei, e a lei dizia isso, que não sei quê, entendeu? Então assim, essa coisa também foi um problema sério porque as operações urbanas elas pressupõe que você tem poder de mudar a lei dentro daquela poligonal, né? Esse é um pressuposto da operação urbana. E que é alvo de crítica. Quem critica operação urbana critica exatamente isso porque é uma verdade, né? Você num país como o nosso, a fragilidade institucional é muito grande; tem uma hora que você vai fazer uma parceria do público-privado e termina o privado sendo o dono da bola, né? Como realmente aconteceu no início, na pele. Realmente isso acontece, né? Por outro lado assim... Eu acho, talvez fuja um pouco da ideia do teu trabalho [risos], eu não vejo outra forma de construir a cidade hoje! Não dá pra construir por lote como era. Assim, você tem um plano diretor, aí você tem vários lotes, cada lote você pode construir tanto, cada arquiteto faz seu negócio, isso não tá mais acontecendo nos países mais desenvolvidos, né? É... primeiro que não tem mais lote, e segundo porque com a complexidade dessa cidade contemporânea, você ter uma proposta só normativa de evitar que aconteça aquilo, então você normatiza para que aquilo só possa ter tantos andares, ter um tipo de luz e tal. Ela não tem frente pra encarar a complexidade, então você tem que ser propositivo, tem que pegar e dizer: “a gente quer que a cidade seja assim. Vamos fazer um desenho pra cidade, agora vamos criar os instrumentos urbanísticos pra aquilo ali acontecer”, né? Você pode até criar normas, mas você tem que fazer o seu projeto, né? O que a gente chama de *masterplan*. Tem que ser desenhado. Não o

prédio, a cidade, entende? A prova é esse Novo Recife, né? Esse projeto que tá uma polemica aí. Foi isso: ele não fez isso, ele pegou uma área que era pra ter feito isso: um *masterplan* urbano; aquilo ali é um fragmento do território urbano que tinha que ser pensado na escala urbana. Porque aquilo ali foi pensando como um loteamento em Boa Viagem. Tem aquelas torres lá e tal. Não tinha lote, mas o cara imaginou o lote e botou as torres, né? E... Eu acho que a gente tá numa encruzilhada sob o ponto de vista urbanístico, sabe? A gente não tá sabendo fazer essas parcerias, a gente tinha uma grande oportunidade de ter um grande laboratório com Copa do Mundo, Olimpíada... Não fizemos assim.

E: Não conseguimos né?

P: Houve um predomínio do controle absoluto do privado, e isso aí comprometeu o legado, né? Pra cidade o legado foi muito pife, né? Quase nada. Gastou-se dinheiro pra caramba. Corrupção pra caramba. E agente perdeu... E foi um risco grande de comprometer esse modelo de parceria, entendeu? Que o mundo todo tá fazendo e que agente vai ter que aprender a fazer porque se não a gente não vai fazer mais nada. Então eu acho que esse é o lado da coisa, né? O Porto foi um projeto desse assim, a Copa do Mundo foi... A gente fez a cidade da Copa, a gente fez... Eram projetos que só poderiam funcionar se realmente o protagonista fosse o Estado. Privado era evidente que ia cair aquilo, era evidente que ia sair daquele jeito.

E: Nesse contexto você avalia o projeto do Porto Novo como algo positivo? Na perspectiva do Turismo trouxe algum retorno...?

P: Olha! Vê só... Dizer que não teve impacto eu acho que é exagero, né? Acho que houve impacto. O meu foco... Eu tinha um lance com o Turismo porque eu sabia que num projeto como esse o Turismo é estratégico, né? Mas, assim, meu foco não era o Turismo em si, meu foco era um legado pra cidade. Eu achava que a grande oportunidade que a gente tinha de requalificar o bairro do Recife – achava e ainda acho – assim, a maior oportunidade que a gente tinha era a área portuária, porque era uma área grande, era uma área não utilizada, uma área não operacional, enorme. Até do terminal de passageiro pra cá era tudo não operacional, né? Então tudo subutilizado, abandonado, grande e pertencendo ao poder público, então era uma chance enorme de chegar lá. Se a gente fizer um negócio bem feito aqui, isso aqui vai, vai espalhar pelo bairro do Recife. Se fosse um trabalho articulado como a gente tentou fazer com a Prefeitura pra estimular o uso habitacional, criar uma tipologia... “isso aqui é o Porto Digital”, ou então você criar dentro... A gente queria levar algumas coisas pro Porto Digital e não conseguia. O empresário lá, o grupo, não teve interesse em fazer o negócio com o Porto Digital. Era importante criar ambientes ali que se relacionassem com o Porto Digital, recuperar alguns edifícios do entorno ali pra você trazer uma tipologia de habitação, já pro perfil de um cara que trabalha no Porto Digital, que é um cara novo, que tem dinheiro, que é

no máximo casado, mas não tem muitos filhos, então pode morar num lugar pequeno, não precisa de carro; não usa carro, usa Uber, não sei o quê, tal. Então eu via, assim, como uma grande oportunidade, um perfil muito bom pra trazer o uso residencial que a gente tá tentando desde a década de 80, tenta se levar o uso residencial pra lá, onde é um consenso do mundo inteiro, na minha área, que você só requalifica uma área assim abandonada, sobretudo em áreas centrais, com o uso residencial, sem o uso residencial você não consegue; e o residencial é o mais difícil de você manipular, de levar pra cá e levar pra lá, porque tem uma série de características, subjetivas, né? De uso residencial. O cara quer morar ali porque a família dele é toda de lá, então ele não quer sair de lá, ou tem o glamour, ou tem, né? Um status. O cara quer tá morando lá em Boa Viagem num lugar horrível em Boa Viagem, mas ele quer morar em Boa Viagem porque ele diz lá no banco: “ó, eu moro em Boa Viagem, não sei o quê”. Então é mais difícil você mexer com ele, né? E ele é o mais importante na requalificação. Então, nesse sentido, eu acho muito pífia, assim. O dinheiro que foi gasto eu acho que deveria ser muito melhor, muito melhor. Agora assim, especificamente de Turismo, eu não sei, porque assim... eu nunca trabalhei, aqui, eu nunca trabalhei com Turismo, né? Eu tinha consciência do Turismo, pensei em alguns usos que atraísse turista porque eu sabia que naquele projeto o Turismo era muito importante, mas...

E: Não teve nenhuma articulação com o pessoal da Secretaria de Turismo?

P: Teve, teve, teve!

E: Teve participação de alguém?

P: Teve. No nosso projeto, né? Da gente falar de uso, conversava com eles, eles sugeriram um uso, né? O perfil que eles imaginavam... Qual era o perfil que eles imaginavam que viria pra um negócio desse. Que tipo de uso, de atividade a gente faria, que tipo de desenho, então isso houve, houve muito, muito... Inclusive na época da Copa também. O Turismo é uma perna muito importante pra essas operações, né? Porque assim, essas operações geralmente elas “startam” o processo de requalificação com o Turismo. Você coloca naquele lugar meio abandonado, faz atividades e começa a estimular que as pessoas conheçam aquilo ali. Um exemplo disso é o Guggenheim

E: Sim, o museu!

P: É! O museu. E a cidade – eu esqueci o nome da cidade –, na Espanha, né? Que ninguém falava dessa cidade, hoje a pessoa vai lá conhecer o museu. Não foi só o museu que ficou famoso, mas toda aquela área ali da beira do rio e tal. Então, isso é uma estratégia muito utilizada nos programas estratégicos, no PPP, operações urbanas pra atrair o Turismo. Tem muita gente que critica porque diz que é um pedaço de cidade que você faz só pro turista, e aí

você gera uma segregação, e aquilo ali o usuário, o morador da cidade não usa. Então a gente tinha essa preocupação também, de fazer atividades que a gente pudesse sobrepor, né? O usuário local com o turista.

E: Que seria...?

P: Por exemplo, tinha uma preocupação da gente fazer mobilidade total, acessibilidade total. A gente queria que o cara pudesse chegar ali de qualquer jeito, então o cara chega de carro, já tinha essa preocupação de ter um estacionamento direto pra o cara que vinha de carro assim que olhasse e: “ah, vamo vê qual é...”. Aí entra aqui, estaciona. Tinha ciclovia, uma ciclovia que saía desde Piedade, Prazeres. O cara podia vir, por dentro, passava ali na bacia do Pina e tal, depois chegava lá. Tinha um trilho de trem, que a gente relocou o trilho de trem, foi uma confusão com o IPHAN porque é o segundo trilho de trem do Brasil, e era fundamental a gente dar um tapinha (afastá-lo) nele assim, um metro pra poder encaixar. A ideia era ter um BRT que fazia parte do projeto da Copa, todo centro seria conectado por VLT, que era os bondezinhos. Como o Rio fez, né? A gente tinha essa proposta do Centro ser... então ele passaria nesse trilho. E tinha o projeto da navegabilidade também, né? A gente tava propondo. E ele tinha um píer grande porque o cara poderia parar o barco ali, então a gente... Aqui você tem uma cultura de barco, mas não tem pra onde ir, né? Então o pessoal fica ali em Maria Farinha, vai pra aquela ilha ali, volta e tal. Então o cara poderia sair de Maria Farinha, pegar o barco, vir pra cá. Parava o barco, ir pro cinema, comia num restaurante, depois pegava o barco e voltava. E aí isso tudo estimulava o turismo. O lado de lá é que ia ser assim. Eu acho que a grande infraestrutura pro turismo é o lado de lá: o hotel cinco estrelas e a marina, né? Internacional. Que isso aí, desde a década de 70 que tá comprovado o potencial enorme que Recife tem pro aparelho internacional por conta da localização geográfica. Qualquer avião, qualquer navio que saia da Europa e venha para a América do Sul, ele vem em direção a Recife por conta de segurança. Se for pra Buenos Aires, ele não sai assim pra Buenos Aires. Ele vem pra Recife e aí chega aqui, como aqui não tem nada pra ele, né? Aquela marina no Cabanga ali que é uma coisa ridícula, aí ele vai embora. Aí para no Rio, para em Salvador já, Buenos Aires... Se você bota uma marina boa aqui, bem equipada, com um hotel bom, tal, com aquela área portuária ali toda funcionando, o cara para. O primeiro lugar que ele vai parar vai ser Recife. E ali tem um calado bom. Ali é a melhor área pra fazer uma marina internacional, então aí ia ser essa infraestrutura de peso internacional para o turista.

E: Seria a real contribuição para aquela área?

P: É!

E: Na atividade turística? Socialmente, se a gente falar socialmente...

P: Se você falasse assim, qual é o maior investimento? Seria. Eu acho que seria. Assim. O turismo internacional, eu acho que tinha esse potencial, né? De ser um turismo internacional. Porque Recife já tem esse coisa com Porto de Galinhas, de praias, né! Você vai em Londres, você entra numa agência de viagem em Londres, quando o cara não sabe o que é Recife, sabe o que é Porto de Galinhas, já tem lá um cartaz de Porto de Galinhas. Então o litoral, apesar da gente tá estragando ele todo, ele já tem um nome. Então se você bota uma infraestrutura, uma marina, né, internacional, boa, bem equipada, com boa infraestrutura, o cara salta no bairro do Recife, um lugar requalificado e tal... Eu não tenho a menor dúvida que chegue turista. E aí essa grande infraestrutura ela alarga. Agora, é um projeto bem mais caro, e que a gente tava apostando que se alguma coisa funcionar, o privado viria e faria.

E: É, não aconteceu, né?

P: Não aconteceu porque eu acho que foi muito menor do que o impacto que poderia ter sido, tem essa mudança de governo, essas coisas toda, né? Inclusive a bandeira que mudou, né? Porque o cara morreu (ex-governador Eduardo Campos), da noite pro dia, né? [risos] No dia seguinte tava todo mundo lá trabalhando e aí [risos], então é um negócio assim, acabou, né? Eu saí. Eu fiquei um mês, pedi pra sair logo, aí o cara pediu pra eu ficar mais, pra passar as coisas, aí acabou o laboratório, acabou tudo.

E: Não existe mais, né?

P: Não.

E: uhum!

P: Que era uma coisa dele, né? Porque apesar da gente tá no lance de secretaria, o primeiro mandato na Secretaria de Planejamento, quem era o secretário é o atual prefeito, né? Que era Geraldo Júlio. E depois no segundo mandato na Secretária das Cidades, mas na verdade a gente tinha uma linha direta mais com o governador. E assim: alguns secretários que tinham algumas ideias que falavam pro governador, o governador falava por gente e dava um toque: “ó, fulaninho de tal vai...”. Então a gente tava dentro de secretaria porque tinha que tá dentro de alguma coisa, entendeu? Então isso politicamente, também, deu problema. No primeiro mandato até que não. Geral Júlio até que não, assim ele nunca teve problema. Mas no segundo deu problema, porque às vezes um ou outro secretário vinha, me procurava diretamente e me envolvia. Claro que ele dizia que tava falando com o Eduardo, eu checava, se fosse verdade eu me envolvia no negócio, e aí um secretário que teoricamente seria meu chefe, porque taria, né? Eu seria o secretário executivo dele, né? Não gostava né! Porque politicamente eu tava trabalhando pra fortalecer um outro cara que poderia ser candidato, aí toda essa coisa que a gente nem imagina que existe, você só vê que existe quando você tá lá dentro. Então, dentro do que poderia ser eu achei muito fraco, assim, né!

E: O senhor acha que teve uma contribuição social e cultural do projeto? Essa proposta de abrir o espaço...

P: A maior pra mim foi essa. Não existia, ninguém circulava ali, agora todo mundo circula e chega lá... Isso é uma coisa positiva, porque a gente conseguiu fazer com que – que eu acho que tem a ver com desenho – que apesar de ter tido uma descaracterização no fosso, no desenho interno dos galpões, e aí gerou um público alvo muito específico, de classe média alta, o desenho que a gente fez externo atraiu pessoas que não era essa classe. Então o cara não usa esses galpões, mas ele usa aquele espaço. Então ali ficou realmente um espaço público, e eu acho que o desenho ajudou a fazer isso, né? De repente virou um grande... Talvez um dos espaços mais interessantes da cidade, mesmo eu achando que a relação entre o que é construído, os galpões, e a área externa ficou meio comprometido ((sic)) por causa do desenho interno, né? Eu acho que se a gente fizesse como a gente pensou, uma coisa aberta, você vai ver aí, os galpões eram abertos. O segundo pavimento, a gente tinha que ter um segundo pavimento, né? Pra viabilizar, mas aí a gente meio que pegou o segundo pavimento e afastou ele, tirando e botando ele pra fora do galpão, então, ficou um vazio no meio e em cima a gente botava os escritórios, então, todos os galpões tinham, no mínimo, um escritório e uma outra atividade. Ou seja, restaurante embaixo, escritório em cima; lojas embaixo, escritório em cima. Então, isso ia permitir que eu tivesse sempre vida, né? O cara trabalhando lá tal, segunda-feira de manhã, ser tudo restaurante, não ia ter ninguém no galpão, como não tem! Segunda-feira de tarde, não tem ninguém. Se tivesse escritório, ia ter gente lá trabalhando, lá por cima, né? Você vai ver! Era conectado por passarela, o cara ficava vendo lá embaixo e aí ficava aberta, e se tinha gente trabalhando, o cara abria pra fazer café da manhã, né? Almoço cedo, tal, executivo pro cara que trabalha tal. Então, a gente fez toda uma pesquisa de como é, de como conectar esses usos espacialmente, como traduzir isso em desenho no projeto e os caras não fizeram. Os caras funcionavam assim: um empreendedor... Tinham dois caras que eram empreendedores da área de cinema, então o cara, “pô, vamo fazer o quê com cinema?” “ah, eu banco quatro cinemas”, aí o cara “pou”, botava cinema ((sic)), entendeu? Boliche... Então, o que aconteceu ele foi botando. Não tinha mais uma lógica do funcionamento, da dinâmica durante o dia todo, durante a semana, no fim de semana. Qual local pra você ativar um lado, ativar menos o outro lado, então, tudo foi pensado e isso não foi... Não foi considerado, assim. É uma coisa assim: aparecia o empresário, no início ele conversava com a gente. Aí viram que eu não concordava [risos], nem ia concordar, aí eles desistiram, né? Aí, no começo, ele testou pra ver quem é que mandava mesmo. Foram e viram que eu não mandava, que se ele tivesse um cara ia fazer mesmo, direto lá com o governador, então, eles pararam de... Acabei me afastando. Quando eu vi que a coisa ia pro buraco eu botava no

papel, por exemplo, a arena eu botei no papel. Quando eu vi o que estava acontecendo, que no final o cara só ia construir aquela arena lá e ganhar o dinheiro e ir embora, aí eu botei... Fiz um relatório, aí eu falei no relatório, assim... Até hoje eu tenho esse relatório porque qualquer coisa [risos]. Cinco, seis páginas dizendo: “olha, tá sendo distorcido, isso não era assim, é provável que aconteça isso, pode acontecer isso, tal...”, aí explicava tudo. Dava entrada, fazia protocolo... Eu tenho guardado esse negócio. Lá (porto) não teve esse porque lá não tinha. O mais grave que eu vi foi a arena, né? E eu fiquei muito preocupado (comigo) e aí eu quis me acobertar. Mas aí eu ia me afastando, ele entendia isso também, né? O... Foi uma relação muito curiosa. E outra coisa, sabe? Era um grupo pequeno e que não tinha nenhuma interferência política nos cargos, sabe? Ninguém acreditava, porque o cara... Não é normal isso você tem um governo, mas você tem o cargo que fulano que indicou, sicrano que botou, num sei quê...

[celular do entrevistado toca]

E: É o seu! Tá carregando.

P: Ah, é!

[depois de alguns minutos a conversa retoma]

P: Era do Porto Digital... Eles fazem muita recuperação de edifícios, mas nunca ousaram a trabalhar essa escala urbana e acho que na prática – apesar desde a década de 80 com um monte de gente, um monte de política pública, de governador, de prefeito tentando recuperar o bairro – quem mais recuperou o bairro foi o pessoal do Porto Digital. Porque eles pegam prédios que estão abandonados. A intenção deles não é essa, claro que a intenção deles é ganhar dinheiro pra viabilizar o Porto Digital, né! Mas eles podiam deixar de ser, eu fico brincando, fico chamando eles de corretor de luxo. Porque eles são na verdade uma grande corretagem. Pegam esses recursos que estão abandonados, arrumam um dinheiro nessa linha de tecnologia, que sempre tem mais dinheiro do que turismo. Aí eles usam esse negócio, diz que vai fazer uma capacitação de tecnologia, de TI... Conseguem dinheiro, recupera o prédio e vivem do aluguel daquilo. Eles têm a concessão do Estado, às vezes federal, municipal, estadual. Pega o dinheiro emprestado, reabilita o prédio e alugam e ficam explorando aquele prédio durante a concessão por 15 anos, depois por mais 15. Então o cara fica 30 anos explorando. Eles podiam sair dessa escala e começar a pensar em uma escala urbana mesmo. Ia ser superinteressante essa coisa de “como é que eu conecto um equipamento do Porto Digital?” Tem um prédio aqui, outro aqui... Como eu penso em um percurso que eu pudesse urbanizar tudo, a rua de pedestre, ajeitar as calçadas, iluminação, recuperar as faixadas do percurso, pegar uma praça...Começar a mexer na escala urbana.

[entrevistado fala sobre ligação recebida]

E: Acho que é isso professor... Foi ótima a conversa!

P: Pronto? Deu pra dar uma iluminada?

E: Deu sim!

P: Veja, agora talvez tenha gente aqui (departamento de arquitetura e urbanismo) que mexa com turismo. Não sei se com essa área portuária...

O turismo naquela área, o uso dos armazéns na parte interna ... Eu acho que externamente você vê lá o cara andando de skate, festas, não sei o que... Eu acho que podia ter misturado mais. Terminou ficando, o externo ficou pro usuário local e o interno você entra tem aquela “gradinha”...

E: Os conflitos acabam surgindo...

P: É...Por isso eu tinha medo e acho que o desenho tá dificultando eles fecharem. Se bobear eles fecham, entendeu? E aí vai ficar um negócio... Aí eu acho que nesse sentido o turismo pode ser danoso. Porque aí o turista sai do hotel, chega lá de táxi, entra lá na grade, vai ficar usufruindo daquele negócio e tal, mas ele vai pegar o carro e vai embora. Não vai se relacionar ali com o bairro! No projeto original tinha uma proposta de mobilidade pro bairro inteiro. A gente criava umas ruas de pedestres, tinham dois “*traffic calm*” que a gente chama, que é a altura da calçada passava por cima da rua, ligava um calçadão do *waterfront* com as calçadas do outro lado da rua em dois pontos: ali na Rua da Moeda que conectava com o Paço Alfandega, né? E ali no final da Bom Jesus, onde tem a Praça do Arsenal, que tem aquele museu a céu aberto ali, também tinha uma calçada que pegava o nível da calçada e ligava pra lá. Então eram dois pontos que o cara saia com o carro, ia ter que parar para o cara passar, porque o carro ia passar por cima da calçada. Claro que eu não consegui fazer isso, porque o cara nem deixou eu fazer o negócio dos carros ((sic)), de diminuir, quanto mais a calçada.[risos] Porque o carro ia parar para os outros passar, né? Mas a ideia era essa, entendeu? Era fazer com que o cara que estava no bairro fosse pro *waterfront* e o cara que viesse pro *waterfront* fosse pro bairro.

E: Tinha essa conexão, essa mobilidade de pedestre...

P: É! Tinha essa mobilidade de pedestre mesmo... Então o cara chega lá, tinha um estacionamento, tinha muita coisa assim... Tinha um edifício garagem que a ideia que no térreo ia ter uma série de modais...Bicicleta, carro elétrico, tudo no térreo. Então o cara chegava de carro, né? Parava o carro com o estacionamento lá e ficava circulando ali por dentro. Se o cara precisasse de um carrinho elétrico, funcionava carro elétrico, compartilhado! Se precisasse de uma bicicleta, tinha bicicleta. Ou então ele ficava a pé! Desse estacionamento garagem pros principais pontos do Bairro do Recife seria urbanizado pra priorizar o pedestre, entendeu? Dar sombra, calçadas largas, meio da rua inteira compartilhada

e a ideia era isso... O cara que foi pro bairro: “ah! Vamo ali tomar um shopp lá nologar tal, vamo ver a pista ...”Aí o cara ia pra lá! Inclusive tinha uma passarela giratória – tinha que ser giratório pra quando fizesse a mariana tinha que passar o barco – que ligava o Marco Zero ao molhe. Só que era uma só uma passarela para bicicleta e pedestre. Então a ideia era fazer o cara circular a pé por tudo criando um percurso confortável, com sombra, calçada e o carro é que ia ter que se ajustar pro pedestre ou bicicleta e tal... Aí nesse sentido eu acho fantástico pegar a estratégia e ser uma área para o turismo. Isso é maravilhoso! Isso atrairia gente de outros lugares... Agora o risco é esse ...Quando a gente vem pro terceiro mundo, que é o nosso mundo, você tem essa diferença enorme de traço social e se você não souber medir, criar uma dosagem boa e balancear essas duas classes...Como é que você cria um espaço, um desenho que você seja possível abrir um relacionamento dessas duas classes né... A tendência quando você foca no turismo é o cara fechar. Segregar! Aí o impacto no negócio é pequeno. Porque o cara vai, chega, entra, usa, pega o carro e vai embora!

E: Economicamente o impacto pra cidade seria...

P: Porque o turismo é sempre visto assim... economicamente. Que é importantíssimo, né! É uma renda. Ainda mais o Brasil que tem esse potencial todo. O nordeste então... Mais ainda! É sem dúvida... E o mundo todo explora isso. Você vai em qualquer país aí... Inglaterra... Vai ver a quantidade de turista que tem na Inglaterra. É impressionante! Eles conseguem explorar. Isso é fundamental. Mas eu acho que o turismo tem um potencial além desse, que era requalificar a área, entendeu? Você colocar gente que tem dinheiro, que tá afim de gastar e tá afim de passear. Turista na Inglaterra o cara fica rodando ali em Londres, passa 15 dias em Londres rodando. Aqui o cara fica coitado... Pena dos turistas com um mapa, um sol desgraçado na cabeça dele [risos], com medo de ser assaltado, procurando alguma coisa pra fazer, né? ... E a história? Tem uma história incrível do Bairro do Recife...

E: É como se a cidade não possibilitasse um conforto pra quem visita quem chega?

P: É... E aí quando a gente traduz essa estratégia do turismo urb... pra cidade, ela é muito reduzida a escala arquitetônica do edifício. Ele não pensa no suporte do edifício que é a cidade, que são as calçadas, que é a maneira dele andar, de circular, de ter bicicleta, do conforto, ter praça, espaço público... Então acho que ali, a tentativa da gente era essa. Isso aí tem... Essa coisa do *waterfront* é uma estratégia desde a década de 70 no mundo inteiro e o turista é fundamental, ele vai praquele negocio... Então vamo trazer ele! Agora vamo fazer ele vim pra cá e rodar o bairro do Recife, no mínimo!

E: Aquele seria o ponto inicial para...

P: Seria inicial, a atração dali... Tá andando na calçada ia nem perceber, a calçada sai aí tem uma placa... “Ah! Tem um museu a céu aberto ali com umas fundações de um forte

holandês.” Aí ele já olha, cai na Praça do Arsenal, aí tem a rua do Bom Jesus, aí vai pro Paço Alfandega... Tinha uma proposta de fazer do outro lado do Paço Alfandega, do outro lado do rio... Então a gente pegou assim, várias propostas que já existiam né! Tinha por exemplo um projeto que eu me lembro que era aonde supostamente o local onde fizeram o movimento Zumbi, dos escravos, que os caras batiam nos escravos... Eles apanhavam em praça pública e tal... Aí pegaram esse local que era lá por trás, que era uma área totalmente portuária... Fizeram, tinha uma proposta. A gente levantou que tinha essa proposta, aí a gente botou a proposta, entendeu? A gente pegou tudo que tinha...

E: Uma forma de resgate histórico...

P: Da história do bairro. Tudo o que tinha a gente botou. Só que a gente não podia fazer o projeto, porque isso era prefeitura. Mas na proposta do projeto a gente fez isso! Criamos essa rede de pedestre, com conforto, conectando esses pontos todos e a grande âncora do projeto era o *waterfront*. E aí o governo podia fazer porque é o gestor da área, tinha dinheiro e a gente podia fazer. Mas a ideia era só ser o início. Os caras não preocupados em fazer um desenho, que dificultasse o cara de botar uma grade... Porque eu sabia que ficasse só aquilo ia acontecer isso. Ia ter esse conflito e o empresário começa a dominar o pedaço, né! Aí: “vamo botar uma grade aqui”. Tranca, controla quem entra, quem não entra né! Então, essas coisas de botar a passarela, de fazer a calçada ultrapassar pro outro lado. Tudo isso era pra dificultar que o cara privatizasse o espaço público, né! Aí, agora tem esse conflito aí! Vou ter que resolver [risos]

E: Quem vai resolver né... [risos]

P: É [risos]... Eu acho que o desenho interno podia ter sido menos segregador, sabe? Ser um desenho... Claro que ia ter alguns usos que o cara não ia ter poder aquisitivo. Mas podia ser um desenho convidativo.

E: Como em Belém?

P: É... Agora a diferença é que lá em Belém o poder público teve controle absoluto. Eu conheci o arquiteto do projeto. Ele além de ser o arquiteto, que estava como eu na história, responsável pela parte do desenho, ele era o secretário. E o governador era amigo dele, entendeu? Então o cara teve poder completo sobre aquilo ali. E aquilo ali custou super caro. Lembro quando eu fui lá tava tendo problema com TCE, porque ele colocou tudo de primeira qualidade. Os vidros eram da Bélgica, importados. Aí o TCE achou que o cara tava roubando. “Pow, botou esse vidro aqui? Um preço desse vidro não pode ser!” É, o vidro é belga... Aí o cara desconfia né? Porque não compra um vidro no Brasil! No Brasil achava que o cara tá tudo roubando. Mas não foi! O cara queria fazer um negócio de primeiro mundo. Realmente ficou!

E: Verdade! Inevitável não comparar né?

P: É legal você comparar sabendo a história dos dois. Como é que foi um, como é que foi o outro. Qual era o projeto original de um e de outro. O controle que um teve e o outro não teve né? O que aconteceu. É muito interessante! Ali ia dar nisso. Ia dar essa coisa assim... O controle lá foi absoluto. Teve um controle absoluto do negócio. Por outro lado, ficou uma coisa mais fechada né! Esse aí (Porto Novo), mal ou bem, vai ter mais impacto do lado de fora do que aqueles (Estação das Docas), entendeu? No final esse (Porto Novo) ficou pior em termos de qualidade da coisa, ficou muito mais mal acabado e tal... Mais distorcido. Não terminou. Mas eu acho que ainda tem esse... Mesmo que o cara não entre nos galpões, ficou o contato do espaço público com o bairro, entendeu! E se isso permanecer, aos poucos isso interfere mais do que o outro que você chega de carro, entra no estacionamento, tem a grade e tal... Essa coisa de você não pegar o carro e ir embora eu acho fundamental. O cara ser convidado pra... “ah! Tem um museu do frevo ali! Vamo aqui pela calçada aqui,! Caminho sombreado. Tem uma bicicletinha, um patinete desse elétrico, vou lá pro museu do frevo. Ah! Vamo ali tomar um café não sei aonde...” Ài o cara fica ali! Como acontece em uma cidade que realmente tem um preparo para o turista. Eles pensam atividades que sejam próximas, pra que o cara chegue ali. Eles chegam numa estação do metrô e ali ele passa uma tarde, às vezes o dia inteiro fazendo várias coisas. Cada negócio daquele ele paga! Paga aqui, paga ali... Tem um monte de gente trabalhando e o cara fica ali. Aqui não! Aqui o cara vai, tem um negócio ele chega, entra, vê, pega um táxi e vai embora né! Porque não é convidado pra ficar...

Aqui a gente vai ter que aprender a fazer a parceria público-privada. Porque o que move a coisa é o cara que tem o dinheiro, é o cara que vai consumir... A relação do público-privado aqui no Brasil é de uma promiscuidade enorme. O cara para ser eleito depende do cara do “capital”, que depois – é lógico! – vai cobrar isso e é tudo estruturado dessa forma. Não é assim, um ou outro, é a estrutura que é essa! O “normal” é esse! Então, no início tudo bem... O “privado” acha legal essa parceria, o “público” também. Agora aos poucos o “privado” vai dizendo: “Óh! Quem manda sou eu! ((sic)) O dinheiro é meu! Eu que faço aqui. Eu que tô bancando!” O outro não se sente nem com poder de enfrentar, porque o cara ajudou o outro na campanha. Mesmo que a gente considere que não haja um gestor corrupto, que ele na aceite uma propina, que é muito raro, né! Mesmo a gente considerando isso, ele não tem poder de chegar pro cara e dizer assim: “Não, o protagonismo é nosso!” Como é na Inglaterra, que é um país capitalista, mas que o cara não vai fazer isso, ele é protagonista. Pegar as olimpíadas que teve em Londres, incrível o legado que eles deixaram. Eles queriam fazer outras coisas. Claro que o cara quer investir onde tem mais dinheiro, o capital privado vai apostar no lugar onde tem mais segurança e o gestor público dominando, controlando... Não tem negociação quanto à área né! Aqui teve no Rio, a ideia inicial era ter várias atividades naqueles galpões

portuários nas olimpíadas. Terminou que o empresariado levou lá pra Barra, porque era muito mais fácil. Terreno vazio constrói rápido. O gestor público se se manifestar o cara dar um dinheiro: “toma aí um dinheiro, você fica com não sei o quê...” O cara não tem força! A verdade é essa. É frágil! Não tem força pra encarar.

E: Entendo. Bom professor é isso. Finalizo por aqui. Muito obrigada.

P: Que isso! Foi boa? Precisando, tem meu contato.

APÊNDICE F – ENTREVISTA COM ASSESSOR DA PREFEITURA DO RECIFE E EX-DIRETOR DE OPERAÇÕES E ENGENHARIA DO PORTO DO RECIFE

Entrevistadora: Bom (...), eu gostaria que você se apresentasse. Qual sua atuação hoje aqui na prefeitura?

Assessor: Meu nome é (...), eu sou assessor especial do gabinete do prefeito. Já fui o secretário de participação social.

E: E qual era sua função na época de elaboração do projeto Porto Novo Recife?

A: Naquela época, no ano 2007, quando o governador Eduardo Campos assumiu o governo, a área do porto do Recife tinha um projeto pra ela, feita pela gestão anterior junto com o governo federal. Era um projeto de privatização de toda essa área aqui pra construir uma *Miami Beach* né! E... Só que era um projeto que se chamava Recife-Olinda, não sei se você lembra dele?

E: Sim.

A: Que pegava desde lá o Estelita, pegava toda a área portuária e ia até Santo Amaro. Só que tinha alguns pontos que não foram vistos pelos arquitetos da época. Inclusive são meus amigos [risos] que fizeram, eram meus amigos do PT que fizeram isso... E é que eles esqueceram de combinar com as pessoas. Primeiro, o terreno de lá era da REFESA; o porto é uma concessão estadual, mas a área do porto é Federal né! Ele é regulado por órgão Federal. E outra coisa era a Marinha. Não combinava com ninguém, não combinaram com os atores. [risos] Bem... Então foi me dada uma tarefa do Porto do Recife, o governador pediu uma tarefa, um estudo sobre a viabilidade ainda do Porto do Recife. Porque estava tudo degradado né! Toda essa área que foi revitalizada era uma área de degradação total. Mais da metade do Porto já não existia mais né! Então ele pediu que fizesse um levantamento, um relatório pra ele saber se deixava esse projeto antigo do PT, da gestão anterior, pra frente... Se o Porto tinha viabilidade econômica né! Então eu fiz a minha avaliação. Nessa época eu ainda estava sozinho. Eu fiz e mostrei por “A mais B” que o porto, mesmo só tendo esse pedacinho, era uma área economicamente viável né! Estava sendo muito mal administrado até então né... E a gente tocou isso aí. “E o que é que a gente faz com aquele lixo que tá lá?” Revitaliza! Revitaliza e faz uma concessão privada, pros privados administrarem e isso é mais uma renda que entraria no porto. Já que o porto tinha muita pouca carga né! Então nós começamos. Eu tinha um grupo de São Paulo, junto com o Porto Digital e tinha um projeto de construir o museu Luiz Gonzaga. Que tá na área né! Então, eles já tinham um projeto desenvolvido pra isso.

E: Já era um interesse do Porto Digital ter um equipamento...

A: É! É uma equipe de São Paulo, um grupo de arquitetos e tal... Aí a gente começou a puxar por aí. Foi quando eu trouxe o ... (se refere ao professor da UFPE) pra junto de mim. Trouxe ele aqui pro Porto, porque ele era coordenador do grupo técnico de operações... Ele já era secretário. Chamei (...) e a gente começou a brigar. Eu pensava e ele fazia uns “desenhinhos” bonitinhos [risos] né! Aí a gente foi andando com isso, foi vendendo essa ideia com o governador. Até quando já tinha um projeto pronto pra ser licitado, aí passamos por todos os órgãos, as agências que administram o porto, a ANTAQ e etc... Aprovamos em todos os órgãos e certo dia o governador chamou a gente pra apresentar o projeto. A gente foi pra lá, apresentamos pra ele né! Você chegou a ver o projeto?

E: Sim. Eu tenho...

A: Você tem ele? (se refere ao professor da UFPE) te deu? [risos]

E: Deu o que podia [risos]

A: Não é bonitinho né?[risos] Então...

E: Vocês apresentaram a proposta para o Governador...

A: Pro Governador e ele mandou tocar. Isso foi de 2007, quando eu assumi o Porto, e até 2010 quando eu saí do Porto e fui trabalhar na Secretaria de Articulação Regional do Governo do Estado, mas deixamos aí tudo pronto pra ser licitado. Então, eu fui pra secretaria em 2010, quando foi em 2012 que a gente ganhou a prefeitura eu vim pra cá em 2013 pra fazer a transição do governo do PT para o governo de Geraldo Júlio. E tô aqui até agora e meu “portinho” lá se acabando.

E: Quem atua hoje na gestão no Porto?

A: Olhe, eu não sei como é o nome dele não, que já mudou tanto! Sei que era um grupo político de Eduardo da Fonte entendeu! E já mudou diversas vezes essa diretoria aí.

E: Certo. E falando do projeto, já que o senhor esteve à frente. O que o senhor acha do projeto enquanto desenvolvimento da atividade turística? O senhor achar que contribuiu?

A: Era pra contribuir né! A ideia era essa. Inclusive servir de mais uma renda, uma fonte de renda para o Porto, que estava com a área operacional dele quase sem carga. Com tá hoje de novo! Não tem carga! O porto vive de carga!

E: A atividade turística com os cruzeiros ...

A: Sim... A atividade turística com o projeto do terminal marítimo foi feito com a gente também.

E: Era mais uma fonte para atrair ...

A: Exatamente! Na época a gente teve um apoio muito grande direto do governador Eduardo Campos, mas muito direta! A gente conseguiu verba que o porto nunca tinha visto.

E: Por conta dessa articulação com o governador...

A: Exatamente! A gente conseguia a verba pra fazer as coisas, etc... etc.. A gente teve um grande apoio dele direto. Direto mesmo! O que a gente precisava não tinha. A gente precisava fazer dragagem do porto, porque tinha um problema de calado né! Um serviço caríssimo e a gente conseguia verba com ele. Enquanto isso gente ia atacando a área degradada. A parte não operacional, a partir do nove até o dezessete. Inclusive tem uma parte dele que não foi feito ainda né!

E: Que seria o hotel e o centro de convenções...

A: É. Não foi

E: E o senhor acha que não foi por quê?

A: Eu acho que porque outros interesses assumiram. Infelizmente essa é a realidade. Porque o estudo aprovado pela ANTAQ, de como seria feita a licitação, o privado construía, explorava, enquanto tivesse construindo tinha uma “parcelazinha” que ele revertia pro Porto, porque o porto também vive de arrendamento de sua área né! E depois de pronto essa parcela aumentava, quando o negocio já tivesse funcionando. Só que infelizmente nada disso foi feito.

E: Foi interesse político?

A: É interesse político. Inclusive, eu quando saí do Porto – isso aí não vai colocar no teu trabalho não [risos] – eu saí do Porto eu deixei todo processo pra ser licitado, não cheguei a mandar pra licitação, mas deixei todo pro meu sucessor né! Aí saiu o presidente do Porto, saiu eu da diretoria, que eu era da diretoria de operações e engenharia... Fizeram uma alteração no projeto e eu tive que responder ao Ministério Público. Eu tive que responder ao Tribunal de Contas da União! Mexeram no meu projeto!

E: Entendi

A: Outras pessoas, com outros interesses mexeram no projeto e eu não sabia! Só soube quando recebi em casa uma carta do TCU, do Tribunal de Contas da União, porque a gente tinha recurso federal também tá! E o Porto é Federal né... Então eu recebi, aí procurei meus... Primeiro eu fui lá: “cadê o projeto com o processo da licitação?” Aí o rapaz que tava lá, que ainda tá hoje lá, que tava na minha época fez: “Tá aqui óh! Mexeram no teu projeto.” E nem me avisaram nada, mexeram... Os documentos nenhum tinha minha assinatura! Nenhum! E o que eu deixei tudo tinha minha assinatura né! Quando foi eu procurei...

E: Acabou se prejudicando?

A: Não! Ficou resolvido, porque eu disse: “Olha, eu não tenho participação!” Quando eu vi lá o projeto e não tinha... Não era o meu projeto! Não tinha uma assinatura minha! Foram outras pessoas. Tiraram tudo isso aqui, troca isso... Então fizeram uma licitação... Uma licitação a meu ver indecente! Entendeu? Não olharam o principal que era você ter essa parte turística né! E...

E: O envolvimento da comunidade...

A: O envolvimento da comunidade não houve nada! Não houve nada!

E: Votando pra minha pergunta... Se a gente for analisar o projeto como um todo, de certo modo ele não representou essa alavancagem turística?

A: Não! Eu acho que não. Porque tem algumas coisas que mexeram naquela área lá que virou estacionamento lá no final do Armazém 14 né! Que ali ia se fazer um teatro, era uma área cultural.. Poxa, fizeram um estacionamento!

E: Não houve a contribuição cultural?

A: Não houve! Não houve! E o resto é restaurante e barzinho né! O movimento turístico aqui de fora, de navio ele é muito pequeno. Ele vem de outubro né... É um período de poucos meses... E que o navio chega aqui de manhã e sai no final da tarde!

E: Não tem uma permanência...

A: Não tem muita permanência. O pessoal vai desce... Não é como tem em Salvador, Rio de Janeiro né! Que o pessoal passa dois, três, quatro dias com aquele navio com três mil pessoas dentro.

E: E o senhor acha que isso é deficiência por conta do que foi feito no projeto?

A: Não! Porque sempre foi assim. Na época do projeto era pra que isso melhorasse

E: Essa permanência aumentasse?

A: Tinha que aumentar! Mas ninguém da área de turismo participou disso né! Ninguém da área de turismo...

E: Nem a Empetur? Que é uma secretaria do governo e o governador estava intimamente ligado com a área?

A: Não! Depois de pronto aí o terminal, a Empetur... Você conhece o terminal?

E: Conheço!

A: Depois do terminal pronto a gente ficou operando ele. O Porto ficou operando, sei que a primeira equipe do terminal foi até eu que montei. Pessoal que falava inglês pra receber o...

E: A única atuação da Empetur então era a recepção de turistas?

A: Era só isso! Recepção dos turistas. E ainda hoje infelizmente continua assim. Os navios chegam aqui de manhã e sai de tarde. O máximo tem uns ônibus aí que fica esperando pra levar o pessoal em Porto de Galinhas e voltar. É o que os turistas vão fazer. Pro Recife mesmo só sobrou eles serem assaltados ali no Marco Zero. [risos]

E: Nessa perspectiva de cidade, o projeto tem um diferencial competitivo? O Porto Novo tem um diferencial? Ele representa uma atração turística?

A: Ele tinha essa ideia, mas não representa. Não representa pra cidade isso. Tá umas pessoas aí ganhando dinheiro com o bar, com o boteco, restaurantes... Se eu te der um número você vai dizer que é mentira minha. Sabe toda essa área do porto?

E: Do projeto?

A: Do projeto! Isso que já foi revitalizado? Sabe quanto é que o Porto recebe?

E: Por essa área arrendada?

A: Sim. Oito mil reais!

E: Oito mil?

A: Era pra tá recebendo uns duzentos mil reais. Porque oito mil reais não é nada! Não significa nada! O Porto, se eu não me engano na época do estudo, depois dele tá todo funcionando aí tinha que receber algo em torno de duzentos e cinquenta mil reais dos equipamentos e tal... Porque o porto trabalha com concessão de área também, todos esses galpões da área operacional, tudo é concessão. Não existe esse número oito mil reais! Oito mil reais é um apartamento na Avenida Boa Viagem [risos]. Pois é... Pra você vê o cuidado que as pessoas que nos sucederam levam o assunto.

E: Permanece assim ainda? Com a mesma gestão?

A: Mesma gestão. A administração do Porto é pior! Tá na mão de um grupo pior! Mas aí faz parte dos acordos políticos né!

E: E empresariais da cidade...

A: Pois é! Eu tô vendo a qualquer momento essa ideia do privatizar isso aqui volte à tona. De privatizar a área operacional do porto. Acabar com o porto! Foi a maior briga minha com o governador com o porto, porque além de ser uma área de atividade econômica pro estado, o porto ele representa a fundação da cidade do Recife!

E: Ele representa esse legado da nossa história...

A: Claro! Recife cresceu, nasceu a partir do porto né! Eu passo pelo porto me dá uma tristeza, porque eu sou apaixonado pelo Porto do Recife.

E: O que lhe atrai mais? O que atrairia o turista?

A: A vista, a história, os equipamentos que estão aí, mal utilizados, inclusive o museu! Infelizmente isso é uma tristeza.

E: Os principais desafios seriam...?

A: Envolver o pessoal de turismo, da cidade, do estado! Envolver o pessoal nesse projeto. Pra não ser só um projeto do governador, só da administração, né! Esse é um projeto da cidade do Recife! E essas coisas não andaram. No serviço público tem muito isso, a descontinuidade das coisas né! Quando a gente assumiu em 2007 existia o projeto Recife-Olinda. Pá! Acabar com tudo! Acabar com a parte operacional do porto inclusive. Tomar a frente d'água do cais do

porto! O projeto era esse. Conseguiu evoluir dele, derrubou ele né! Não fiquei muito bem quisto pelos meus amigos petistas [risos] e arquitetos. (se refere ao professor da UFPE) trabalhou nisso também, Milton Botler, não sei se você conhece?

E: Não conheço! Conheço só o professor porque conversamos.

A: Ele falou que a gente derrubou até presidente? Que era presidente do porto?

E: Não entramos nessas questões. Foi por causa do projeto?

A: Foi um relatório que eu e (...) fez. A gente preparou um relatório, mandou pro governador, mandou pro secretário que na época era Fernando Bezerra Coelho, foi o primeiro secretário de desenvolvimento, que era responsável pelo Porto de Suape. Mandamos e esse relatório se perdeu no meio do caminho, não chegava no governador e depois eu descobri que tava, que ele tinha recebido isso. E no dia que a gente fez a apresentação pra ele do projeto de arquitetura, aí a gente cobrou isso: “o senhor recebeu isso aqui? Um relatoriozinho assim pequeno sobre a administração do porto?” Ele fez: “recebi, mas não vi ainda.” “Era oportuno que o senhor visse isso agora, já que está havendo todo o projeto.” De discutir o projeto: “isso aqui não ficava melhor desse jeito, ou daquele jeito e tal...” A gente tinha até uma passagem para o molhe né! Algumas coisas a gente botava como “boi de piranha” mesmo pra ser cortado, pra gente passar o que a gente queria. E... Ele leu! Eu estava em uma reunião no palácio e o nosso secretário de desenvolvimento que era Fernando, que na época era um homem forte no governo, ele ligou pra mim: “o que foi que vocês fizeram com o governador que ele demitiu fulano?” [risos] O governador leu o relatório e demitiu o cara!

E: Nossa.

A: Pois é...

E: Bom, acho que é isso né! As respostas foram bem esclarecedoras.

A: Contribuiu?

E: Com certeza! Escutar sua opinião, como foi na época...

A: Entender um pouco da história né! Como é que começou todo esse processo. Que infelizmente... Falando de arquitetura melhorou um pouco, porque ali só tinha galpão, ninguém tinha acesso, só era ruína. Hoje pelo menos você tem um “visualzinho” melhor nessa parte da cidade. Embora os objetivos eu acho que deixou a desejar. Tanto é que eu acho que se continuar desse jeito, com essa administração que tá aí... A próxima proposta vai cair um grupo de empresário de arquiteto em cima e voltar pro projeto de privatizar a área operacional, que vai ser lamentável se isso acontecer! O porto tem a sua história, é a história da cidade do Recife. Aí você acaba com isso aí, constrói um monte de coisa, prédio pra um gente rica morar né!

E: Entendi! Vou encerrando por aqui. Muito obrigada!

A: Ajudou?

E: Ajudou!

A: Esqueci de dizer... na época a gente chegou até fazer uma apresentação do projeto dentro de um dos armazéns pra comunidade, pros políticos, pro prefeito e junto com a universidade. A gente fez uma apresentação virtual, antes de se fazer o museu Luiz Gonzaga a gente fez essa apresentação. Contratou uma empresa, montou uma apresentação linda, linda! Trouxe a participação da população. Ficou funcionando lá depois da apresentação por uns quinze dias pra população entrar lá. Era um lugar muito bonito pra você ver. E ficou funcionando, pra botar o povo pra dentro! Foi o Armazém 12. A gente pegou aquilo ali e montou lá toda uma apresentação gigantesca do projeto. Como era, como já foi em 1917, quando se fez a primeira reforma do Porto do Recife, e como ficou e como ia ficar agora depois dessa revitalização. A ideia era envolver! O projeto não era meu, não era de Eduardo, era do povo do Recife. Era um projeto pra cidade do Recife!

E: Verdade! [...] Muito obrigada viu seu (...). Foi um prazer!

A: Disponha. Qualquer coisa pode me ligar.

APÊNDICE G – ENTREVISTA COM VISITANTE DA CIDADE DE GRAVATÁ-PE

Entrevistadora: Bom dia! Eu sou pesquisadora na UFPE, poderia fazer uma entrevista com o senhor sobre essa área aqui do bairro?

Visitante: Pode sim!

E: O senhor mora aqui em Recife?

V: Não, sou da cidade de Gravatá, mas sempre venho aqui.

E: Vem a passeio?

V: Às vezes sim, mas hoje vim com um pessoal. Já morei aqui.

E: Certo. O senhor sempre frequenta essa área?

V: Sempre que posso venho aqui.

E: Lembra como era antes da reforma?

V: Quando eu trabalhava no passado aqui, lá por 1993 era bem diferente aqui. Era muito desorganizado, meio sujo. Melhorou muito. Tá mais organizado.

E: Com relação ao turismo, o senhor acredita que as pessoas se sentem à vontade e atraídas pelo lugar? Como o senhor percebe isso aqui?

V: Olha, eu percebo que tá bem legal. Que é muito bom. Inclusive esse arranjo que fizeram pra um dia... Ou é na quinta, ou na terça... Os estudantes poder vir e conhecer de graça... Eu achei legal isso aí. Mas também a organização. O respeito que há. Essa área do turismo é grande. Eu achei muito bom.

E: O senhor gosta dessa área, traria pessoas...

V: Sempre que eu venho eu costumo trazer... Outro dia eu ia pra Olinda e digo: “vamo logo conhecer, vocês que não conhecem aqui o Marco Zero.” Aí trouxe a galera. Bem legal. Já fiz isso outras vezes.

E: E o senhor já utilizou algum serviço do lado de cá, do lado de lá?

V: Eu já fui uma vez ali (se referiu aos Armazéns do Porto), mas com a turma não. Sozinho.

E: Gostou?

V: É um pouco VIP, mas pra quem tem é bom. Pra quem pode...

E: Entendi. O senhor acha que isso prejudica?

V: Não. Se a pessoa tiver recursos né! Normalmente quem é turista ele sabe que tem que gastar né! Não acho que... Não seria criticar isso aí não... É organizado, inclusive os garçons trabalham muito bem, respeitando essa parte aí de dar atenção as pessoas. Percebi que são bem corteses.

E: Qual seria o maior diferencial desse local da orla? Acha que é a organização, algum equipamento desse, tudo...?

V: É tudo. Eu diria tudo. Eu só não entendo porque não tá vindo tantos cruzeiros pra cá né? Dizem que tá tendo uma reforma, que vão fazer valer de novo... Parece que vai haver de novo esse ano. Não sei. Não tô... Mas eu acho bem organizado. Agora eu já vi gente reclamar daquela área lá (aponta para o molhe). Porque tem gente que vai pra lá com medo. Outros não vão. Outro dia eu estava com um grupo e eles não quiseram. Eu pensava que era medo de atravessar nesses barquinhos, nessas canoas... Mas não é não, é medo da insegurança. Porque insegurança em todo lugar tem né? Eu percebi que uma vez que vim, pra gente atravessar eles não quiseram. Alguns ficaram com medo sabe! Só isso.

E: O senhor acha que falta alguma coisa aqui?

V: Acho que não. Já tem o suficiente.

E: O que tem tá bom?

V: Tá ótimo! Só a segurança que poderia ser melhor né? O policiamento mais intensivo. Não só lá (aponta pro molhe), em qualquer lugar. A gente vê que o espaço é grande demais pra um carro, ou dois da policia, tá entendendo? Tem desigualdade né! Eles projetaram isso, fazer o quê né? [...] Tá bom assim...

E: Entendi. É isso seu (...). Muito obrigada pela sua fala.

APÊNDICE H – ENTREVISTA COM VISITANTE DA CIDADE DO RECIFE

Entrevistadora: Qual sua idade?

Visitante: Trinta e um

E: Você é de que cidade?

V: Daqui mesmo.

E: Conhece essa área aqui do porto?

V: Conheço.

E: Você acha que essa área contribui para o desenvolvimento da atividade turística?

V: Acho. Acho sim! O local é muito propício a isso. Acho que a intenção da estrutura do local também, mas eu acho que o potencial é muito maior. Turístico é muito maior. Apesar de ser turístico não é tanto quanto poderia ser

E: Uhum! Dos atrativos que existem hoje aqui, qual você acha que é um diferencial? Dos serviços que são oferecidos tem algum diferencial?

V: Diferencial de serviços... Eu acho que não chega a ser um diferencial né! Acho que restaurantes e... Não chega a ter um diferencial não, na minha opinião. Eu acho que o diferencial não faz nem parte aqui do porto, que seria essa parte da oficina de Brennand, do molhe, que ficam as esculturas.

E: A paisagem...

V: A paisagem, exatamente! O diferencial seria esse. Em relação a serviços não vejo nenhum diferencial.

E: Que características são marcantes dessa área?

V: Paisagem. E eu particularmente, pra mim tem um peso histórico também né! Não sei se todo mundo tem essa impressão, principalmente os turistas. Mas eu que sou da cidade, eu sinto um peso histórico aqui também.

E: O que poderia ser um diferencial?

V: Rapaz, essa é uma pergunta muito boa. Quando eu comparo com outras cidades que já visitei, que tem estrutura portuária parecida. Sei lá... me vem à cabeça a Estação das Docas, lá em Belém sabe?

E: Sei.

V: A diferença que eu vejo é do layout, de organização dentro desses galpões e por ser uma estrutura fechada né! Não sei se funcionaria pra Recife. Então essa é uma pergunta que eu não saberia te dizer. O que poderia mudar pra ser um diferencial...Teria que pensar bastante [risos]

E: Você acha tem uma contribuição social e cultural aqui na área?

V: Tem sim! Muitos eventos acontecem aqui né! Não só o carnaval, evento de final de ano, Paixão de Cristo, mas diversos eventos durante o ano... Tanto culturais, quanto de negócios são movidos aqui.

E: Você acha que com a revitalização melhorou?

V: Sim. Acho que sim. Em relação há alguns anos atrás deu uma movimentada. Não tanto quanto deveria, mas movimentou um pouco sim. Acho que é um ponto turístico com bastante potencial a ser explorado.

E: Entendi. Muito boa nossa conversa. Muito obrigada pela atenção.