



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

CLARA GUIMARÃES MELO

**A PRIVATIZAÇÃO DO CAIS: Os reflexos das recentes práticas de Planejamento
Estratégico sobre as margens da Bacia do Pina, Recife-PE**

Recife
2021

CLARA GUIMARÃES MELO

A PRIVATIZAÇÃO DO CAIS: Os reflexos das recentes práticas de Planejamento Estratégico sobre as margens da Baía do Pina, Recife-PE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (MDU/UFPE), como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano. Área de concentração: Desenvolvimento Urbano.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Suely Maria Ribeiro Leal

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

Recife

2021

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

M528p Melo, Clara Guimarães
A privatização do Cais: os reflexos das recentes práticas de Planejamento Estratégico sobre as margens da Bacia do Pina, Recife-PE / Clara Guimarães Melo. – Recife, 2021.
125f.: il.

Sob orientação de Suely Maria Ribeiro Leal.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. Centro de Artes e Comunicação. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, 2021.

Inclui referências.

1. Planejamento Estratégico. 2. Planejamento Urbano. 3. Valorização Urbana. 4. Bacia do Pina. I. Leal, Suely Maria Ribeiro (Orientação). II. Título.

711.4 CDD (22. ed.) UFPE (CAC 2022-15)

CLARA GUIMARÃES MELO

A PRIVATIZAÇÃO DO CAIS: Os reflexos das recentes práticas de Planejamento Estratégico sobre as margens da Bacia do Pina, Recife-PE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco (MDU/UFPE), como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Desenvolvimento Urbano. Área de concentração: Desenvolvimento Urbano.

Aprovada em: 21/10/2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Suely Maria Ribeiro Leal (Orientadora)
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

Prof.^a Dr.^a Edvânia Torres Aguiar Gomes (Coorientadora)
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

Prof.^a Dr.^a Cristina Pereira de Araujo (Examinadora Interna)
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

Prof. Dr. Orlando Alves dos Santos Junior (Examinador Externo)
Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

À Elza (*in memoriam*) e seu admirável exemplo de força, coragem e resiliência.

AGRADECIMENTOS

A conclusão desta dissertação encerra muito mais do que um trabalho acadêmico, ela finaliza um ciclo marcado por grandes desafios, pessoais e profissionais, e abre caminhos para novos horizontes. Nos últimos anos, me dediquei quase que exclusivamente à elaboração da dissertação e ao longo dessa trajetória tive o apoio de pessoas e instituições importantes sem as quais esta pesquisa se tornaria muito mais difícil. Portanto gostaria de deixar registrado os meus sinceros agradecimentos: À minha família, Eliane, Henrique e Hanna, pelo amor incondicional, apoio e eterno incentivo; à minha orientadora Suely Leal pela gentileza, por me apontar um direcionamento analítico e pelas sábias colocações; à minha coorientadora Edvânia Torres pelo estímulo de seguir pesquisando aquilo que me move, pelas sugestões levantadas à pesquisa e por ter aceito me acompanhar ao final dessa jornada; à professora Mônica Sarabia pelo suporte e apoio em todas as etapas do trabalho; às professoras Norma Lacerda e Amélia Reynaldo pelas contribuições durante a banca de qualificação; aos professores da disciplina de Planejamento de Transportes (Danielle Rocha e Bruno Lima) pelas reflexões ao longo do estágio docência; aos professores da Rede do Observatório das Metrôpoles que ministraram a disciplina Cidade, Cidadania e Política na qual pude tecer importantes reflexões sobre meu objeto empírico; ao professor Fernando Diniz pela disponibilidade e fornecimento de materiais; aos professores da Oficina da Vila Sul por me fazer olhar para o meu objeto empírico a partir de outras perspectivas; aos professores Orlando e Cristina pelas excelentes colocações na banca de Dissertação; aos demais professores e funcionários do programa de pós-graduação do MDU; aos companheiros de turma (ME40) com os quais compartilhei muitas incertezas e momentos de descontração; à Capes pelo auxílio concedido para a realização desta pesquisa; aos amigos de longas datas e aos novos laços que se estabeleceram ao longo desse período. Obrigada!

É inegável que ainda há muito o que caminhar, e diante disso deixo as palavras de Edvânia que para mim se tornaram um lema nesta pandemia: **sigamos trabalhando com paixão, isso aumenta nossa imunidade!**

Um mapa-múndi que não inclua a Utopia não é digno de consulta, pois deixa de fora as terras à que a Humanidade está sempre aportando. E nelas aportando, sobe à gávea e, se divisa terras melhores, torna a içar velas. O progresso é a concretização de Utopias¹.

¹ WILDE, Oscar (1891). **A Alma do Homem Sob o Socialismo**. Porto Alegre: L&PM, 2003, p.14.

RESUMO

A introdução da lógica empresarial na esfera das políticas públicas fez com que as cidades fossem readequadas à ordem econômica mundial, através da afirmação de suas competitividades e vantagens territoriais. O Planejamento Estratégico vai se constituir na prática concreta dessas concepções, sendo amplamente disseminado e incorporado por diversas cidades, inclusive brasileiras. A presente dissertação busca investigar os reflexos das práticas de Planejamento Estratégico sobre o contexto local da cidade do Recife-PE. Para tanto, propomos a análise de um pequeno recorte enunciado como estratégico: a margem norte da bacia do Pina - uma região central, dotada de fortes condicionantes históricos, culturais, paisagísticos e ambientais - que nas últimas décadas vem passando por uma intensa dinâmica de valorização, em termos especulativos. Chegamos a conclusão que, na margem norte da Bacia do Pina, o Planejamento Estratégico resultou num mero mecanismo para criação de novas frentes especulativas do capital privado. Fundamentada no método do materialismo histórico e dialético, a dissertação foi desenvolvida mediante pesquisas bibliográficas, análise de dados, projetos e planos urbanísticos. Ela tem como objetivo refletir criticamente sobre as práticas de Planejamento Estratégico, de forma que possa contribuir para subsidiar outros estudos relacionados ao tema, bem como apontar novas referências para questionar a produção capitalista do espaço urbano.

Palavras-chave: Planejamento Estratégico; Planejamento Urbano; Valorização Urbana; Bacia do Pina.

ABSTRACT

The introduction of business logic in the sphere of public policies made cities readjusted to the world economic order, through the assertion of their competitiveness and territorial advantages. The Strategic Planning will be constituted in the concrete practice of these conceptions, being widely disseminated and incorporated by several cities, including Brazilian ones. This dissertation seeks to investigate the consequences of Strategic Planning practices on the local context of the city of Recife-PE. For this, we propose an analysis of a small cut that is enunciated as strategic: the north bank of the Pina basin - a central region, endowed with strong historical, cultural, scenic and environmental conditions - which in recent decades has been undergoing an intense dynamic of valorization , in speculative terms. We reached the conclusion that, on the north bank of the Pina Basin, the Strategic Planning resulted in a mere mechanism for creating new speculative fronts for private capital. Based on the method of historical and dialectical materialism, the dissertation was developed through bibliographical research, data analysis, urban projects and plans. It aims to critically reflect on the practices of Strategic Planning, so that it can contribute to subsidizing other studies related to the theme, as well as pointing out new references to question the capitalist production of urban space.

Keywords: Strategic Planning; Urban Planning; Urban Valorization; Pina Basin.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Projeto Estratégico Territorial Porto Digital	50
Figura 2 –	Organograma do funcionamento do Modelo de Gestão do Projeto Urbanístico Recife-Olinda	52
Figura 3 –	Demarcação das zonas no Projeto Urbanístico Recife-Olinda	54
Figura 4 –	Planta baixa da proposta para o setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita	56
Figura 5 –	Perspectiva da proposta para o setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita	56
Figura 6 –	Delimitação da área de estudo, Setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita	61
Figura 7 –	Bacia do Pina (à esquerda), Cais José Estelita e Santa Rita (ao centro) e bairro do Recife (à direita)	62
Figura 8 –	Bacia do Pina em fragmento mapa Maurits-Stadt, de Cornelis Goliath, de 1648	63
Figura 9 –	Fragmento da Planta da cidade do Recife e seus arrabaldes, confeccionada pela Repartição das Obras Públicas da cidade em março de 1875	65
Figura 10 –	Fragmento da Planta da cidade do Recife (1900-1930)	68
Figura 11 –	Aterro do Cais de Santa Rita (Bacia do Pina e Oceano Atlântico ao fundo). Nesta foto, nota-se a ausência do aterro do Cais do Saneamento (Futuro Cais José Estelita) executado posteriormente	69
Figura 12 –	Planta de dois novos aeroportos, localizados no areal novo e na Bacia do Pina (Recife)	70
Figura 13 –	Intervenções do Complexo Viário das Cinco Pontas	78
Figura 14 –	Obra Viaduto das Cinco Pontas	79
Figura 15 –	Viaduto Capitão Temudo e Ponte Paulo Guerra, 1977	82
Figura 16 –	Edifícios Pier Maurício de Nassau e Pier Duarte Coelho	90
Figura 17 –	Vista do terreno do Projeto Novo Recife com a bacia do Pina de fundo e o Forte das cinco pontas abaixo	93

Figura 18 –	Manifestação Ocupe o Estelita nas ruas da cidade	96
Figura 19 –	Manifestação Ocupe o Estelita na frente do terreno, presença do Professor David Harvey	96
Figura 20 –	Evento cultural do Ocupe o Estelita	97
Figura 21 –	Paisagem do Recife; Simulação da proposta do Consórcio Novo Recife; Simulação da proposta da Prefeitura do Recife respectivamente	99
Figura 22 –	Planta de Situação do Projeto Novo Recife aprovado na Prefeitura	100
Figura 23 –	Perspectiva do projeto final proposto pelo Consórcio Novo Recife	101
Figura 24 –	Perspectiva Mirante do Cais Norte, Mirante do Cais Sul e Parque do Cais	104
Figura 25 –	Complexo Multiuso com vista das Torres gêmeas na lateral esquerda	105
Figura 26 –	Etapas Projeto Porto Novo	106
Figura 27 –	Shopping Riomar e os empresariais Riomar Trade Center	108
Figura 28 –	Traçado do Projeto da Via Mangue (Primeira etapa em vermelho)	110
Figura 29 –	Viamangue e parque dos manguezais a esquerda, empreendimentos privados a direita e bacia do Pina ao fundo	111

LISTA DE SIGLAS

ACRJ	Associação Comercial do Rio de Janeiro
AEIS	Áreas Especiais de Interesse Sociais
BID	Banco Mundial Interamericano de Desenvolvimento
CCU	Comissão de Controle Urbanístico
CDU	Conselho de Desenvolvimento Urbano
CIAMs	Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna
COBEC	Companhia Brasileira de Entrepósitos Comerciais
COHAB	Companhia de Habitação de Pernambuco
COMPESA	Companhia Pernambucana de Saneamento
CTCRO	Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda
DIRBAM	Diretoria Geral de Desenvolvimento Urbano e Ambiental
DNER	Departamento Nacional de Rodagens
DU	Direitos Urbanos
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
FMI	Fundo Monetário Internacional
GPUs	Grandes Projetos Urbanos
IAPs	Institutos de Aposentadorias e Pensões
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
JCPM	João Carlos Paes Mendonça
LAFEPE	Laboratório Farmacêutico de Pernambuco
LSCM	Liga Social contra o Mocambo
MPF	Ministério Público Federal
MPPE	Ministério Público de Pernambuco
NGPD	Núcleo de Gestão Porto Digital
OCDE	Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OUC	Operação Urbana Consorciada
PDMRJ	Plano Diretor Municipal do Rio de Janeiro
PECRJ	Plano Estratégico do Rio de Janeiro
PPPs	Parcerias Público Privadas
PREZEIS	Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social
PROMORAR	Programa de Erradicação da Sub-habitação

PT	Partidos dos Trabalhadores
REC500	Recife 500 anos
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A
SEPLAN	Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente
SSCM	Serviço Social Contra o Mocambo
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TJPE	Tribunal de Justiça de Pernambuco
TRF-5	Tribunal Regional Federal da 5ª Região
TUBSA	Tecnologies Urbanas Barcelona S.A.
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
ZEIS	Zonas Especiais de Interesse Social
ZEPA	Zona Especial de Proteção Ambiental

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO DIRECIONAMENTO ANALÍTICO, PERCURSO METODOLÓGICO E CONTEÚDO	15
2	A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO À LUZ DO SISTEMA CAPITALISTA	20
2.1	O ESPAÇO URBANO E A DINÂMICA CAPITALISTA	20
2.2	A TRANSIÇÃO DO SISTEMA CAPITALISTA EM NÍVEL MUNDIAL	26
2.3	A CONSTRUÇÃO DA CIDADE SOB NOVAS BASES POLÍTICAS E INSTITUCIONAIS	30
3	A APROPRIAÇÃO DO CONCEITO ESTRATÉGICO PARA A ESFERA DO PLANEJAMENTO URBANO	37
3.1	O PARADIGMA CATALÃO NOS TRÓPICOS: O CASO DO RIO DE JANEIRO	43
3.2	O PARADIGMA CATALÃO NA CIDADE DO RECIFE	46
3.2.1	O Projeto Capital	46
3.2.2	Plano MetrÓpole Estratégica	49
3.2.3	O Plano do Complexo turístico Recife-Olinda e o Projeto Recife Olinda	51
4	A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO ESTRATÉGICO: A MATERIALIDADE EMPÍRICA DO CAIS JOSÉ ESTELITA E DO CAIS DE SANTA RITA	60
4.1	A CIDADE PORTUÁRIA E INDUSTRIAL	62
4.2	MODERNIZAÇÃO, HIGIENE, SALUBRIDADE E MONUMENTALIDADE	66
4.3	MODERNIZAÇÃO, INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	75
4.4	AS INTERVENÇÕES VIÁRIAS COMO FUNDAMENTO DA RAZÃO MODERNIZANTE	77
4.5	A IMPLEMENTAÇÃO DE PRÁTICAS PROGRESSISTAS E A TRANSIÇÃO GRADUAL PARA A DEMOCRACIA	81

4.6	A REDEMOCRATIZAÇÃO DO PAÍS E A REFORMA DO ESTADO BRASILEIRO	85
4.6.1	Pier Maurício de Nassau e Pier Duarte Coelho (Torres Gêmeas)	89
4.6.2	O Projeto Novo Recife	92
4.6.3	Projeto Porto Novo Recife	104
4.6.4	Uma metamorfose além do Setor 4 - o caso do Shopping Riomar e da Via Mangue	107
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	112
	REFERÊNCIAS	118

1 INTRODUÇÃO: DIRECIONAMENTO ANALÍTICO, PERCURSO METODOLÓGICO E CONTEÚDO

Por muito tempo partilhei da premissa hegemônica de que grande parte dos problemas citadinos eram fruto de uma ausência de planejamento urbano. É inegável que esse instrumento se constitui numa grande potência de transformação do espaço físico e territorial, na medida em que ordena e conduz o crescimento das cidades. A emergência da sociedade urbano-industrial, associada ao crescimento demográfico significativo das cidades demandou a emergência desse instrumento e de outras políticas públicas de controle do uso do solo urbano. Entretanto não podemos desconsiderar o contexto no qual esse instrumento é implementado - uma sociedade capitalista, fortemente fragmentada e hierarquizada - onde o planejamento tende a ser utilizado para atender aos interesses de uma pequena classe detentora de capital. O que demonstra que não se trata apenas de ausência de planejamento, mas sim do direcionamento que essas práticas têm assumido ao longo da história.

A disciplina do planejamento urbano foi historicamente permeada por diversos modelos, conceitos e mecanismos que surgiram para tentar fazer frente a problemática urbana. Com o fenômeno da globalização e da reestruturação da economia mundial, surgiram muitas incertezas quanto a modalidade de planejamento vigente, pautada no racionalismo modernista funcionalista. A liberdade dos fluxos de capitais exigiam dos agentes públicos a inserção de uma série de elementos vinculados a competitividade urbana, fazendo emergir um novo paradigma denominado de Planejamento Estratégico. O termo estratégico é antigo, ele remonta as ciências das operações militares de guerra do século IV a.C.. Com o passar dos anos, esse conceito foi paulatinamente sendo incorporado ao vocabulário da administração empresarial, até que em meados da década de 70, atinge o cerne das políticas públicas, apresentando-se como um importante concepção para promover o desenvolvimento urbano, econômico e social (BORJA E CASTELLS, 1996). Em termos conceituais, trata-se de um modelo administrativo que pensa a cidade sob o ponto de vista de uma empresa. Onde a administração pública deixa sua estrutura burocrática para assumir uma postura de gestão estratégica, visando a atração do capital ao território. Diante dessa perspectiva

surge o seguinte questionamento: Será que as práticas de Planejamento Estratégico têm sido capazes de promover alterações significativas na direção do bem-estar social? Para refletir sobre essa questão analisaremos os reflexos dessa nova ótica sobre um pequeno recorte da cidade do Recife - a margem norte da bacia do Pina. Trata-se de um território central, dotado de fortes condicionantes históricos, culturais, paisagísticos e ambientais que nas últimas décadas foi objeto das novas práticas de Planejamento que resultou numa forte dinâmica de valorização urbana, em termos especulativos.

Dizem que não escolhemos nosso objeto de pesquisa, mas ele é quem nos escolhe. No meu caso, a lembrança das mobilizações sociais contrárias ao Projeto Novo Recife - proposto para a margem norte da Bacia do Pina - era algo que frequentemente permeava minhas reflexões e sempre resultava em debates acalorados. Pois afinal de contas, a quem serviria a repentina valorização de uma antiga área portuária cujo entorno fora tradicionalmente ocupada pelas classes com menor poder aquisitivo? Anos mais tarde, ao participar de uma Oficina de Habitação e Cidade promovida pela Universidade Federal de Pernambuco - que tinha como foco a criação de medidas alternativas para mediar o conflito entre os proprietários fundiários e os moradores da ocupação da Vila Sul (situada sobre margem oeste da Bacia do Pina) - me dei conta da grande disputa que havia se travado a partir da construção daquele e de outros equipamentos voltados para as classes dirigentes. A partir de então, senti a necessidade de compreender de forma satisfatória os instrumentos que haviam impulsionado essa crescente dinâmica de valorização das margens da Bacia do Pina.

Como trata-se de uma realidade empírica amplamente estudada, sob o ponto de vista da legalidade e dos impactos físicos-territoriais promovidos pelos novos empreendimentos, era preciso olhar sob uma nova perspectiva. Dessa forma, optamos por promover uma análise crítica sobre o papel do planejamento urbano no processo de valorização do território. O planejamento sai do posto de promotor da ordem, racionalidade e eficiência para assumir uma conotação crítica. A partir do aprofundamento teórico sobre as práticas de Planejamento Estratégico elaboramos a seguinte hipótese: na margem norte da Bacia do Pina, as recentes práticas de Planejamento Estratégico atuaram como um mero condutor do processo de

valorização urbana e especulação imobiliária. O que corrobora com muitas das críticas que vem sendo empreendidas sobre o atual modelo de planejamento e gestão urbana.

A justificativa pela escolha do tema refere-se à atualidade da temática - já que trata-se de um novo paradigma de planejamento cujos reflexos ainda estão sendo objeto de debates e questionamentos. Sua reflexão se faz relevante na medida em que apresenta importantes aportes analíticos que podem contribuir para a construção de uma abordagem crítica acerca da modalidade estratégica de planejamento urbano, assim como para a compreensão histórica do desenvolvimento geográfico desigual sob o capitalismo.

Postulado este horizonte, o trabalho tem como objetivo central analisar a relação entre a difusão do paradigma estratégico de planejamento urbano com a dinâmica de valorização territorial da margem norte da Bacia do Pina, dada sobretudo a partir do ano de 2003. Quanto aos objetivos específicos buscaremos: (1) Descrever o contexto político-econômico no qual surgem as novas práticas de Planejamento Estratégico em nível global; (2) Descrever um breve histórico de transformação urbana das margens da Bacia do Pina, à luz dos Planos e Projetos empreendidos sobre o território; (3) Analisar a incorporação das práticas de Planejamento Estratégico na cidade do Recife, com um enfoque sobre a margem norte da bacia do Pina; (4) Analisar os reflexos das tentativas de implementação dos Planos e Projetos estratégicos sobre o território em questão.

Segundo MINAYO (2010) a metodologia se constitui na essência do trabalho, e tem como base os seguintes pilares centrais *“as concepções teóricas de abordagem, o conjunto de técnicas que possibilitam a construção da realidade e o sopro divino do potencial criativo do investigador”* (MINAYO, 1994, p. 16). É a composição desses três elementos que resultam no conjunto de procedimentos que vão balizar o desenvolvimento da pesquisa. Para esse estudo, propomos uma abordagem dialética que articula dois importantes conceitos: o quantitativo - que refere-se a ordem morfológica, visível e concreta - e o qualitativo - que foca no universo dos significados, das relações humanas, dos processos e dos fenômenos (MINAYO, 1994). O primeiro, é importante pela dinâmica e precisão quanto à coleta de dados e o segundo pelo fato de aprofundar a análise dos dados coletados, com

base no referencial teórico escolhido como suporte do trabalho. Acreditamos que a articulação entre ambos conceitos de forma dialética irá possibilitar uma visão mais realista do fenômeno estudado. Neste caso, optamos pelo materialismo histórico e dialético, compreendido aqui como uma vertente epistemológica fundada por Karl Marx e Friedrich Engels, que tem sua estrutura pautada sobre a dialética hegeliana. A utilização do método, bem como a compreensão de suas bases, são um dos pilares para a organização do pensamento crítico e reflexivo sobre a temática do Planejamento Estratégico.

Como forma de sistematizar, decompor e simplificar a análise aqui enunciada, a dissertação foi estruturada em dois eixos principais: teórico - onde buscamos trazer uma reflexão sobre o espaço urbano no atual estágio de desenvolvimento capitalista; e empírico - onde se propõe a articulação entre o escopo teórico, tendo como foco o reflexo das recentes práticas de Planejamento e Gestão Urbana sobre a margem norte da Bacia do Pina. A seguir, anunciam-se os principais objetivos de cada capítulo bem como seus respectivos procedimentos investigativos.

O capítulo 2, **a produção do espaço urbano à luz do sistema capitalista**, tem por objetivo apresentar as bases teórico metodológicas para a compreensão do fenômeno de maneira genérica e ampliada. Nesse tópico apresentaremos de forma ordenada e cronológica a relação entre o espaço urbano com a dinâmica capitalista, ou melhor, de que forma o sistema capitalista se apropria do espaço. Defendemos aqui a concepção de que as recentes práticas de Planejamento Estratégico tem por objetivo à extensa proliferação e acumulação de riqueza sobre uma pequena parcela da população. Dado o caráter pluridisciplinar da discussão, tomaremos como referências bibliográficas, artigos e teses das áreas da arquitetura e urbanismo, geografia, ciências sociais e economia. Para tanto, foram utilizados como suporte teórico autores como David Harvey, Karl Marx, Henri Lefebvre, Borja & Castels, Vainer, Suely Leal, entre outros. Entretanto é importante afirmar que a teoria não limita-se apenas ao *“domínio do que vem antes para fundamentar os nossos caminhos”*, ela trata-se também de *“um artefato nosso como investigadores, quando concluimos, ainda que provisoriamente, o desafio de uma pesquisa”* (MINAYO, 1994, p.20). Ou seja, os conceitos são responsáveis tanto por ordenar, quanto por delimitar e fixar os processos e o recorte a ser investigado pela pesquisa.

O capítulo 3, **a apropriação do conceito estratégico para a esfera do planejamento urbano**, propõe uma transição gradual do paradigma global de Planejamento para a esfera local. Ou como diria Santos (2006), trata-se da saída da esfera horizontal para a vertical. Neste tópico analisamos de que forma o conceito estratégico é incorporado às práticas de planejamento urbano, em nível global, e local, com especial foco para a cidade do Recife, onde se situa o nosso objeto empírico.

Para aplicar o método escolhido, procurou-se associá-lo com a materialidade da vida social, por isso é primeiramente realizada uma descrição das regras gerais à produção da cidade capitalista para posteriormente examinar sua particularidade. O capítulo 4, **a construção de um território estratégico: a materialidade empírica do Cais José Estelita e Cais de Santa Rita**, tem como objetivo apresentar o recorte empírico do trabalho e sua transformação mediante diferentes práticas de Planejamento e Gestão urbana. Ao final, são tecidas críticas as recentes práticas de Planejamento estratégico implementadas na cidade do Recife. Diante das restrições causadas pela Pandemia de COVID-19, a leitura da realidade empírica se restringiu à pesquisas bibliográficas e documentais - tais como documentos, mapas, fotografias, trabalhos científicos, notícias da imprensa, relatórios e dossiês.

Uma vez pontuadas as críticas ao Planejamento Estratégico, o capítulo 5, **considerações finais**, apresenta o fechamento da dissertação e propõe o direcionamento de uma segunda via pautada no discurso contra-hegemônico do direito à cidade. Neste tópico foi trazido o conceito de democracia, preconizado por Boaventura de Souza Santos, “direito à cidade” proposto por Henri Lefebvre e o polêmico conceito do “utopismo dialético” de David Harvey. Em seguida realizou-se uma breve síntese das principais considerações levantadas, na tentativa de evidenciar as contribuições desta dissertação para a construção de um pensamento crítico sobre as recentes práticas de Planejamento Estratégico. Evidentemente a pesquisa não visa esgotar todos os elementos aqui analisados, lacunas serão encontradas, bem como alguns pontos que mereçam maior aprofundamento.

2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO À LUZ DO SISTEMA CAPITALISTA

2.1 O ESPAÇO URBANO E A DINÂMICA CAPITALISTA

O espaço enquanto categoria de análise pode ser compreendido a partir de diferentes abordagens explicativas. Para este estudo tomaremos como referência os pressupostos da teoria marxista com o intuito de explicitar as contradições do processo de urbanização no atual estágio de desenvolvimento capitalista. Segundo seus defensores, o espaço urbano não pode ser compreendido isoladamente, explicado por si só, sua percepção encontra-se camuflada sobre uma infraestrutura econômica que condiciona ideologias, discursos, dominações e toda a produção humana. A teoria marxista fundamenta-se na abordagem metodológica do materialismo histórico e dialético, fundada por Karl Marx e Friedrich Engels no século XIX. Essa abordagem tem por objetivo a compreensão da configuração social mediante a ascensão do sistema capitalista. Ao dar forma ao método, os autores utilizam-se da dialética Hegeliana e lhe conferem um novo sentido a partir do enfoque da luta de classes. Para o materialismo histórico, a construção do homem e de suas relações interpessoais decorrem das condições materiais em que esse sujeito histórico encontra-se inserido. Portanto, a chave de conhecimento histórico das relações sociais estaria fortemente relacionado com as relações de produção de uma dada sociedade. Já o conceito dialético tem como motor a luta de classes que compreende a contradição estabelecida entre homens reais em condições históricas e sociais. Em síntese, trata-se de um método que analisa a história das sociedades a partir de sua produção material de existência e de suas ideologias resultantes dos processos de luta de classes.

Esse método resulta da confrontação entre tese e antítese e parte do reconhecimento de que a manifestação das coisas e de sua essência não são coincidentes. A forma acabada das relações econômicas, tal como elas se mostram na superfície é bastante diferente, e de fato, contrária ao seu centro interior essencial. Para explicitar essa afirmação, tomaremos como referência o autor Lukács(2003) no trecho em que ele cita uma das passagens de Marx *“uma máquina de tecer algodão, é uma máquina de tecer algodão. Somente em certas condições ela se torna capital. Separada dessas condições ela é tão pouco capital quanto o*

ouro em si é dinheiro, ou o açúcar é o preço do açúcar” (apud MARX, 1987, p.31). O que significa que a dinâmica capitalista não produz somente mercadorias e mais-valia, ela produz e reproduz a própria relação capitalista entre as diferentes classes sociais. A apreensão da verdadeira objetividade do fenômeno necessita primeiramente de sua desconstrução dada como imediata, para em seguida confrontá-los e por fim compreender seu caráter e sua totalidade. Somente nesse contexto de integração dos diferentes fatos numa totalidade, que a compreensão do fenômeno torna-se possível enquanto conhecimento da realidade (LUKACS, 2003).

Sendo assim, a compreensão da cidade não pode se restringir apenas ao universo da aparência, do que está dado, posto, é preciso fazer um distanciamento para entender os verdadeiros fatores e processos que constituíram a forma na qual ela se apresenta. Para os marxistas, a cidade é fruto de mecanismos de dominação de classes sociais que tem como marco a queda do sistema feudal e ascensão do sistema capitalista na Europa. A partir de então, as condições básicas de sobrevivência foram duramente privatizadas, e uma grande massa de trabalhadores despossuídos das condições objetivas de produção de sua existência, sendo obrigados a alienar parte de seu tempo e de suas capacidades em troca de dinheiro. Esse processo fez emergir duas classes sociais: a burguesia - classe dominante, detentora dos meios de produção - e o proletariado - classe dominada que vende a força de trabalho. Para Marx, essa gênese histórica do sistema capitalista, descrita por ele como acumulação primitiva², se constitui a partir de um processo histórico de expropriação repentina e violenta de uma massa de pessoas de suas terras, ferramentas e instrumentos agrícolas. Outro fator determinante foi a grande concentração de excedentes em uma pequena parcela da população, o que induziu uma grande maioria a tornarem-se trabalhadores assalariados. Foi o processo histórico de isolar o produtor dos meios de produção, nesse caso a terra, que

² Segundo Harvey (2003) “Um exame mais detido da descrição que Marx faz da acumulação primitiva revela uma ampla gama de processos. Estão aí a mercadificação e a privatização da terra e a expulsão violenta de populações camponesas; a conversão de várias formas de direitos de propriedade (comum, coletiva, do Estado etc.) em direitos exclusivos de propriedade privada; a supressão dos direitos dos camponeses às terras comuns [partilhadas]; a mercadificação da força de trabalho e a supressão de formas alternativas (autóctones) de produção e de consumo; processos coloniais, neocoloniais e imperiais de apropriação de ativos (inclusive de recursos naturais); a monetização da troca e a taxação, particularmente da terra; o comércio de escravos; e a usura, a dívida nacional e em última análise o sistema de crédito como meios radicais de acumulação primitiva” (HARVEY, 2009, p.121).

viabilizaram a emergência desse sistema político e social pautado na expropriação da riqueza, na concentração de renda e na subordinação estrutural e hierárquica do trabalho (MARX, 2011). Com o advento do capitalismo e a posterior revolução industrial inglesa, na segunda metade do século XVIII, o camponês deixou de ser servo e vassalo e assumiu o posto de trabalhador assalariado, “livre” para vender a sua força de trabalho. A estratégia de expulsar os indivíduos do campo – e outras ações postas em curso – dependeu de uma associação entre a classe burguesa nascente e o aparato estatal. Este último teve um papel fundamental na acumulação primitiva ao formalizar a expropriação das terras e, ao mesmo tempo, fornecer as bases de regulação para a circulação do dinheiro, que por sua vez, passou a mediar as relações sociais entre os detentores dos meios de produção e os fornecedores de força de trabalho. As cidades ao concentrarem as duas esferas de reprodução social: o capital e a força de trabalho, se constituíram num elemento central da dinâmica capitalista. Para Lefebvre (1999):

A cidade, como tal, faz parte dessas condições históricas, implicadas no capitalismo. Ela resulta da destruição das formações sociais anteriores e da acumulação primitiva do capital (que se completa nela e por ela). [...] Na cidade, o mundo da mercadoria, abstrato em si mesmo (porque constituído de relações desprendidas do uso), encontra a natureza, simula-a, pode passar por natural, faz passar sua encarnação material por natural. As exigências do capital e as necessidades da burguesia são tomadas, ao mesmo tempo, por naturais e sociais (LEFEBVRE, 1999,p. 140-144).

A urbanização, ao estar diretamente vinculada à emergência do novo sistema, apresenta-se como um fenômeno de classes dada através da extração do excedente de algum lugar ou de alguém, e controle sobre as mãos de uma pequena minoria. O que faz com que ela seja ao mesmo tempo o reflexo da estrutura social, o resultado e o desafio das contradições entre classes (HARVEY, 2012).

O capitalismo surge como um sistema de produção de mais-valor cuja finalidade não reside apenas na produção de mercadorias, mas sim, na promoção do lucro e ampliação do dinheiro inicialmente investido. Para que seja mantida essa equação, torna-se necessário ampliar progressivamente a quantidade de mercadorias ou reduzir o custo de sua produção. Ao mesmo tempo em que o capitalista coloca o tempo de trabalho como medida de riqueza, ele busca reduzir esse tempo a um mínimo possível como forma de gerar mais valia. Por conta dessa

característica primordial, o sistema capitalista é fadado à contradições internas que acarretam em sucessivas crises de sobreacumulação. Segundo Marx (2011):

O capital é a contradição em processo, [pelo fato] de que procura reduzir o tempo de trabalho a um mínimo, ao mesmo tempo que, por outro lado, põe o tempo de trabalho como única medida e fonte da riqueza. [...] Por um lado, portanto, ele traz à vida todas as forças da ciência e da natureza, bem como da combinação social e do intercâmbio social, para tornar a criação da riqueza (relativamente) independente do tempo de trabalho nela empregado. Por outro lado, ele quer medir essas gigantescas forças sociais assim criadas pelo tempo de trabalho e encerrá-las nos limites requeridos para conservar o valor já criado como valor (MARX, 2011, p. 588-589).

Essa contradição atravessou toda a história do capitalismo, que para se manter em pleno funcionamento, utilizou elementos externos tais como: um exército de mão-de-obra reserva, capaz de alimentar a expansão da produção; meios de produção para viabilizar a expansão das mercadorias; e um mercado consumidor para absorver as quantidades crescentes de mercadorias (HARVEY, 2005). O desequilíbrio em qualquer uma dessas esferas promove uma crise, que em geral, serve para expandir a capacidade produtiva e renovar o processo de acumulação. As crises do sistema capitalista podem ser provocadas tanto pela superprodução de mercadorias - ou seja, o desequilíbrio entre o crescimento da produção e a possibilidade de sua realização através do consumo - quanto pela superacumulação de capital provocada por uma queda na taxa de lucro mediante o aumento do capital variável e dos salários dos trabalhadores. Por mais que os capitalistas se esforcem para manter as condições necessárias à acumulação do capital, o próprio modo de produção traz em si contradições que fazem irromper em sucessivas crises.

Como as crises são endógenas e endêmicas ao próprio modo de produção capitalista é preciso continuamente buscar soluções externas que sejam capazes de superar as barreiras interpostas à circulação de capital. A partir da análise da localização elaborada por Marx na obra *o Capital*, Harvey (2005) apresenta uma teoria das relações espaciais e do desenvolvimento geográfico sob o capitalismo. Nela, o autor demonstra como a teoria da acumulação se relaciona com o entendimento da estrutura espacial, fornecendo o elo perdido entre a teoria da acumulação e a teoria do imperialismo.

Segundo Harvey (2005) só é possível alterar o ritmo e a forma de manifestação das crises do sistema capitalista através de uma mistura complexa de quatro elementos

primordiais: a incorporação de capital em novas esferas de atividade; a criação de um mercado compatível com a expansão da produção; a facilitação e o estímulo para o crescimento populacional num índice compatível com a acumulação a longo prazo, e por fim, a expansão geográfica do capital para novas regiões, incrementando o comércio exterior através do colonialismo e imperialismo. São esses ajustes estrategicamente planejados que promovem a manutenção das relações capitalistas. Já que o capital excedente de um determinado local necessita encontrar “emprego” em outro onde as oportunidades de lucro ainda não foram totalmente esgotadas. Portanto torna-se imperativo enviá-los a outras localidades para encontrar novos terrenos e evitar sua desvalorização. Tudo isso assinala a grande importância de mover no espaço mercadorias, capacidade produtiva, pessoas e dinheiro.

Para analisar a produção do espaço urbano a partir da teoria da acumulação de Marx, Harvey(2005) propõe um enfoque sobre uma das estratégias supracitadas: a expansão geográfica para a aplicação do capital sobreacumulado. Para ele, *“sem as possibilidades inerentes da expansão geográfica, da reorganização espacial e do desenvolvimento geográfico desigual, o capitalismo, há muito tempo, teria deixado de funcionar como um sistema econômico político”* (HARVEY, 2005,p.193). É neste ponto que o autor avança sua teoria acerca do conceito marxista de acumulação primitiva ao apresentar uma leitura diferente dos autores que consideram esse mecanismo apenas como fundante do capitalismo, a exemplo de Lenin e Rosa Luxemburgo. Para Harvey a acumulação primitiva se perpetua ao longo do tempo como forma de manter a reprodução contínua e ampliada do processo de acumulação em escala mundial. A fim de diferenciá-las, Harvey se afasta do termo “primitivo” ou “originário” e denomina a continuidade do processo como “acumulação por despossessão” ou “espoliação”. Isso porque os aspectos da acumulação primitiva que se referem à utilização da expansão geográfica para realização do valor desembocam em novos processos de intensa exploração e controle do capital acumulado. A *“acumulação primitiva que abre caminho à reprodução expandida é bem diferente da acumulação por espoliação, que faz ruir e destrói um caminho já aberto”* (HARVEY, 2009, p. 135). Em vez de produzir riqueza, apropria-se da riqueza já existente, através da expropriação fundiária e privatização de bens públicos, ainda que isso prejudique as bases econômicas.

A expansão geográfica para novos territórios exige uma série de condições físicas e sociais sobre as quais os Estados detêm monopólio e jurisdição. A redefinição do poder estatal e de suas ações quanto a garantia de direitos (propriedade privada; meios da produção) e proteção dos mecanismo de acumulação precisam ser mantidas. Além disso, o Estado também desempenha um papel importante quanto ao provimento de bens públicos, infraestruturas sociais e físicas - como por exemplo as redes de transporte e comunicações, o investimento em educação e pesquisa - que se constituem em pré-requisitos para a produção e troca capitalista.

O Estado, ao privilegiar os interesses das diferentes frações do capital em detrimento das demandas necessárias à reprodução da força de trabalho empreende uma nova fase de acumulação por despossessão, caracterizada pela vigência do imperialismo capitalista global (HARVEY, 2009). E nesse sentido, percebe-se uma soberania mundial que faz com que os países de capitalismo tardio sejam coagidos a estruturar seus territórios a partir de condições específicas. Estabelecendo assim uma determinada divisão internacional do trabalho que condiciona um padrão geográfico de trocas desiguais em favor dos Estados centrais, e a custas de práticas imperialistas.

O imperialismo por si só apresenta-se com um conjunto de ideias, medidas e mecanismos que, sob coordenação do Estado-nação, busca efetivar políticas de expansão e domínio territorial, cultural ou econômico sobre outras regiões geográficas. Ele torna-se capitalista quando a política territorial funciona para atender à lógica econômica, recorrendo a utilização de estratégias políticas, diplomáticas e militares que determinam o fluxo de poder econômico através das fronteiras em favor dos seus próprios interesses capitalistas (HARVEY, 2005). Nos momentos de crise de sobreacumulação, onde se faz imperativo a expansão geográfica para inclusão de novos espaços ao circuito de acumulação, os Estados periféricos praticam ajustes espaciais por meio de reformas estruturais a fim de oferecer vantagens monopolistas ao capital circulante, com frequência, baseadas na oferta de mão-de-obra e de recursos naturais mais baratos, bem como na ampliação dos privilégios fiscais. Eis que são determinados os rumos das estratégias de desenvolvimento dos países de capitalismo tardio: concorrer entre si para ver qual

território oferece as melhores condições de custo ao capital internacional, o que resulta em grandes prejuízos para esses territórios.

2.2 A TRANSIÇÃO DO SISTEMA CAPITALISTA EM NÍVEL MUNDIAL

A partir da análise precedente, podemos afirmar que o espaço urbano se constitui como um elemento fundante e fundado pela dinâmica do sistema capitalista. No âmbito da Teoria da Regulação Francesa, o capitalismo é concebido como etapas, marcadas por diferentes regimes de acumulação - a exemplo do taylorismo, fordismo e a acumulação flexível - que promovem um padrão de organização da atividade produtiva compatível com o padrão de consumo. Para um dado regime é necessário a criação de um conjunto de procedimentos - normas, leis, mecanismos - e de comportamentos - coletivos ou individuais - que viabilizam a sustentação do atual regime de acumulação. Isso significa que a produção e distribuição do excedente, no modo de produção capitalista, assumem formas particulares que exigem condições institucionais específicas para assegurar a reprodutividade do capital (ABRAMO, 1995).

Em 1929³, o capitalismo mais uma vez colidiu com seus limites internos absolutos e mergulhou numa profunda crise estrutural de superprodução de capital. A necessidade de reconstrução das cidades, bem como de superação do cenário de recessão econômica do final da segunda guerra mundial, impulsionou a incorporação de um novo regime que a partir de 1945 foi responsável por ordenar grande parte dos países centrais. Intitulado como fordista-keynesiano, o novo regime tinha como principais medidas a racionalização do trabalho, a mecanização da produção e produção/consumo em larga escala. O fordismo-keynesiano induzia os Estados nacionais a intervirem ativamente nas políticas econômicas, estabelecendo padrões para o salário social e construindo uma variedade de sistemas de bem-estar social. O que foi responsável por inaugurar uma nova relação entre o capital e o trabalho, através da implementação de políticas assistencialistas cujas medidas constituíram-se como os principais motores para a melhoria da qualidade de vida e

³ A Crise de 1929, ou Grande Depressão, foi o colapso do capitalismo e também do liberalismo econômico que atingiu o capitalismo internacional no final da década de 1920. O dia 24 de outubro de 1929 é considerado o início da Grande Depressão, que com a queda da bolsa de valores de Nova Iorque promoveu o encerramento de inúmeras empresas comerciais e industriais, elevando assim drasticamente as taxas de desemprego e recessão.

aumento do nível de consumo dos trabalhadores. Criando assim um ambiente estável e favorável para a reprodutividade do capital. Além disso, as políticas de bem-estar social que se constituíram ao longo desse período, proporcionaram uma maior atuação dos sindicatos em torno dos interesses coletivos, resultando em grandes avanços quanto a questão da responsabilidade do Estado na garantia de direitos de seguridade social (AGLIETTA,1979).

Apesar de adotado por diversos países, o regime fordista-keynesiano não assumiu um caráter totalizante, ele desenvolveu-se de forma diferenciada a partir das características nacionais de cada sociedade e das formas de organização da produção. Boyer (1990) identifica distintas tipologias do regime fordista: "fordismo genuíno" (Estados Unidos), "fordismo híbrido" (Japão), "flexfordismo" (Alemanha Ocidental), fordismo impulsionado pelo Estado (França), 'fordismo democrático" (Suécia). Já nos países onde o desenvolvimento econômico tardio não possibilitou a adoção de políticas de bem-estar social, como é o caso do Brasil, se desenvolveu um modelo de fordismo limitado ao qual Lipietz (1986) denominou por fordismo periférico.

(...) o caso brasileiro, assim como o caso de outros países industrializados do terceiro mundo, pode ser definido como "fordismo periférico". Trata-se de um autêntico fordismo porque assiste-se uma forte mecanização resultante de uma acumulação intensiva de capital em setores produtores de bens de consumo duráveis. É periférico porque se mantém dependente em aspectos tecnológicos dos países centrais e também porque o nível de emprego industrial é garantido por uma demanda formada por uma classe média local, pelo acesso parcial dos trabalhadores ao mercado e pelas exportações. (LIPIETZ, 1986, p.74).

A estrutura Fordista-keynesiana alcança glória por um período de 30 anos até que na década de 1970 ela começa a apresentar esgotamento nos países centrais diante da redução do crescimento econômico, ampliação do desemprego e da inflação. Dentre os fatores explicitados destacam-se a saturação dos mercados domésticos de primeiro consumo e a abertura dos mercados no âmbito internacional, que por sua vez, prejudicou a eficácia das políticas econômicas keynesianas de estímulo à demanda. A crise do Regime Fordista gerou inúmeras discussões sobre a falência do modelo centrado no Estado e a necessidade de se construir uma nova estratégia para o desenvolvimento. Em paralelo, a inovação tecnológica e o fim das barreiras espaciais promovidas pelo fenômeno da globalização fizeram com que os

mercados nacionais e globais buscassem por territórios dotados de infraestrutura física, mão de obra qualificada, serviços especializados que fossem capazes de assegurar a realização dos novos processos produtivos (SASSEN, 1998).

É diante desse cenário, que as ideias neoliberais, lideradas pelo austríaco Friedrich Hayek⁴, ganham força e passam a se apresentar como um substituto do atual regime fordista-keynesiano. Segundo os teóricos neoliberais, as crises do sistema capitalista seriam resultantes do papel excessivo dos Estado Nacionais, que ao intervirem no sistema econômico, acabavam criando uma grande instabilidade. Logo, a solução preconizada era a redução do papel regulador do Estado sobre os agentes econômicos, já que estes eram considerados fundamentais para conduzir o crescimento econômico. Ao Estado caberia apenas assegurar os direitos à propriedade privada, livres mercados e livres comércios, ou seja, sustentar as bases de sobrevivência do sistema capitalista. Em pouco tempo a ótica neoliberal tornou-se uma ideologia hegemônica que passou a orientar grande parte dos países.

Para Harvey (2008), essa rápida adesão ao modelo neoliberal dava-se pela grande força de seu aparato conceitual, responsável por mobilizar sensações, instintos, valores e desejos, se incorporando ao senso comum sem nenhum tipo questionamento.

As figuras fundadoras do pensamento neoliberal consideravam fundamentais os ideais políticos da dignidade humana e da liberdade individual, tomando-os como “os valores centrais da civilização”. Assim agindo, fizeram uma sábia escolha, porque esses certamente são ideais bem convincentes e sedutores. Esses valores sustentavam essas figuras, que estavam ameaçados não somente pelo fascismo, pelas ditaduras e pelo comunismo, mas também por todas as formas de intervenção do Estado que substituíssem os julgamentos de indivíduos dotados de livre escolha por juízos coletivos. Os conceitos de dignidade e de liberdade individual são por si mesmos profundamente valiosos e comoventes (HARVEY, 2008, p.15).

O novo contexto sinaliza mudanças na direção a um novo regime intitulado por acumulação flexível. Se no período do pós-guerra o controle estatal por meio das políticas de bem-estar social apresentavam-se como condição imprescindível ao

⁴ Além do economista austríaco, Anderson destaca ainda, como integrantes deste grupo, Milton Friedman, Karl Popper, Lionel Robbins, Ludwig Von Mises, Walter Eupker, Walter Lipman, Michael Polanyi, Salvador de Madariaga, entre outros (ANDERSON, 1995, p. 10).

desenvolvimento econômico, no atual contexto de acumulação flexível, a figura do Estado passa a ser vista como responsável pela estagnação. E assim, o novo regime rompe com o sistema rígido da estrutura fordista-keynesiana e incorpora um novo paradigma de regulação, pautado fundamentalmente no conceito de *“flexibilidade dos processos de trabalho, mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo”* (HARVEY,1992, p.140). Além disso, ele promove uma redução das interferências diretas do Estado nas dinâmicas do mercado e tem como elemento central a transferência da esfera produtiva para a financeira, que por sua vez, passa a concentrar os excedentes da produção. Ou seja, o lucro deixa de ser reinvestido em novas esferas produtivas e na promoção de bem-estar social coletivo, como fora no período fordista, e passa a ser incorporado à lógica especulativa. Entretanto ao nosso ver, as práticas neoliberais, associadas ao novo regime de acumulação, partem de um falso dilema de virtude das instituições privadas associadas aos vícios das instituições públicas. Como se a solução de grande parte dos problemas públicos fosse resolvida através de sua transferência a livre iniciativa.

A nova perspectiva vai promover fortes impactos sobre a dinâmica espacial das cidades, acompanhados de um processo de reestruturação do sistema social - diante da reconfiguração das subjetividades e das relações de trabalho - dos setores econômicos e das formas de regulação do poder político e financeiro internacional - onde o Estado deixa de atuar como promotor das políticas públicas universais, e estas são direcionadas para os critérios da concorrência urbana. O que faz com que o neoliberalismo se constitua muito além do que uma teoria político-econômica, trata-se de um *“conjunto de discursos, práticas e dispositivos que determinam um novo modo de governo dos homens segundo o princípio universal da concorrência”* (DARDOT; LAVAL, 2016,p. 17).

Essa norma impõe a cada um de nós que vivamos num universo de competição generalizada, intima os assalariados e as populações a entrar em luta econômica uns contra os outros, ordena as relações sociais segundo o modelo do mercado, obriga a justificar desigualdades cada vez mais profundas, muda até o indivíduo, que é instado a conceber a si mesmo e a comportar-se como uma empresa. Há quase um terço de século, essa norma de vida rege as políticas públicas, comanda as relações econômicas mundiais, transforma a sociedade, remodela a subjetividade (DARDOT; LAVAL, 2016,p. 16).

Ao incidir tanto sobre as estruturas dos Estados Nacionais quanto dos setores econômicos e sociais, a nova lógica normativa resulta numa nova razão de mundo. Isso porque ela promove uma transformação radical sobre a forma de conduzir a conduta dos indivíduos de forma universal, além de romper com os limites geográficos, históricos e culturais (DARDOT; LAVAL, 2016).

Ao analisar o processo de globalização e mundialização do espaço geográfico Santos (2006) evidencia o surgimento de dois planos espaciais: horizontais e verticais. Os planos horizontais seriam os alicerces do cotidiano de todos (indivíduos, coletividades, firmas, instituições), formados por pontos que se agregam sem descontinuidade. E os planos verticais seriam as áreas ou pontos distantes que encontram-se a serviço dos atores hegemônicos e que funcionariam como vetores de integração hierárquica global da sociedade e da economia. A verticalidade cria interdependências entre os lugares e uma maior necessidade de cooperação entre eles. Entretanto essas interdependências tenderiam a uma hierarquia dada por meio de ordens técnicas, financeiras e políticas que encontram-se à disposição dos países e das regiões mais pobres. A sujeição dos subespaços às normas externas acarreta numa desintegração das solidariedades e perda correlativa da capacidade de gestão local. Para romper essa hierarquia torna-se necessário fortalecer horizontalmente o território, a partir das ações localmente constituídas, de forma que elas atuem a serviço do interesse coletivo (SANTOS, 2006). A seguir, buscaremos analisar os rebatimentos da lógica global sobre as estruturas horizontais.

2.3 A CONSTRUÇÃO DA CIDADE SOB NOVAS BASES POLÍTICAS E INSTITUCIONAIS

A incorporação dos princípios neoliberais resultaram num conjunto de reformas dos Estados nacionais, intituladas por Nova Administração Pública ou administração Pública Gerencial. Tais ações foram inicialmente empreendidas pelos governos de Augusto Pinochet (Chile), Margareth Thatcher (Grã-Bretanha) e Ronald Reagan (Estados Unidos), respectivamente.

No Chile a inclusão do receituário neoliberal foi precedido por um golpe de Estado, patrocinado pelas elites de negócios chilenas, sob a liderança do general Augusto Pinochet. O golpe ocorreu entre 1973 a 1990, e contou com um forte apoio dos

Estados Unidos que, assim como as elites chilenas, temiam a transição socialista do atual governo de Salvador Allende. O novo regime foi responsável por instaurar no País uma das piores ditaduras do pós-guerra, deixando milhares de mortos, feridos, desaparecidos e exilados.

Na Inglaterra, esse processo ocorreu durante a vigência do governo conservador de Margareth Thatcher e resultou num dos mais ambiciosos e sistemáticos pacotes de medidas neoliberais da época. Suas ações contavam com a redução da emissão monetária, elevação da taxa de juros, redução dos impostos sobre os altos rendimentos e do controle Estatal sobre o setor financeiro, corte massivo dos gastos sociais e uma onda de privatizações (habitação pública, indústrias básicas como o aço, a eletricidade, o petróleo, o gás e a água).

Já Nos Estados Unidos, onde quase não havia sido implementado o regime de bem-estar social, o pacote neoliberal foi voltada para a reforma tributária - que instituiu a redução das taxas fiscais e da carga tributária das empresas - a redução do crescimento dos gastos públicos, a elevação da taxa de juros e a competição militar contra o regime comunista da União Soviética (ANDERSON, 1995).

Na América Latina, a estratégia de universalização do ideário neoliberal passou pela difusão das ideias do Consenso de Washington, ocorrido em 1989 na capital dos Estados Unidos. Esse encontro resultou num conjunto de recomendações de administração pública que deveriam ser adotadas pelos governos dos países "em desenvolvimento" para atingirem o o suposto desenvolvimento econômico e social. Dentre as recomendações estavam previstas a desregulamentação dos mercados; a abertura das economias para os demais países; a implementação de práticas não intervencionistas - ou seja, contenção de gastos públicos - e por fim, a renúncia do projeto nacional desenvolvimentista. Todos os países que necessitassem de empréstimos e auxílios financeiros para quitação de suas dívidas externas, deveriam adotar como contrapartida as novas medidas recomendadas. As grandes instituições internacionais como o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) constituíram-se nos principais vetores de disseminação da nova agenda (DARDOT; LAVAL, 2016).

A nova conjuntura resultou num amplo processo de reestruturação das bases políticas institucionais dos Estados-nação. Haja vista que as práticas de priorização da administração dos bens e serviços públicos empreendidas até a década de 1960 deram lugar a uma nova administração pautada na lógica empreendedora e parcerias público-privadas. Para Harvey (2005) essa transição sinaliza três padrões de mudanças: o primeiro é a valoração positiva das parcerias entre o poder público e a iniciativa privada, "*buscando e atraindo fontes externas de financiamento, e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego*"; a segunda seria a adoção de uma postura empreendedora por parte do Estado cuja finalidade é tornar as cidades economicamente atrativas ao capital. "*Em muitos casos isso significou que o setor público assumiu o risco, e o setor privado ficou com os benefícios*"; e a terceira seria o da economia pública do lugar, na qual o foco direciona-se muito mais para as intervenções locais e pontuais (HARVEY, 2005, p.172-173). Vale salientar que não se trata de um novo formato, esta dinâmica consiste numa tradição antiga bastante utilizada na geografia física do capitalismo. As elites tradicionais sempre tiveram influencia sobre os assuntos políticos, o que mudou a partir da nova agenda, foi o fortalecimento e reforço dessa tradição mediante a reconstrução radical das relações do Estado.

Embora exista uma participação mais direta das empresas privadas sobre as agendas dos Estados, isso não significa que elas conduzam o processo de forma unilateral, mas sim, que as políticas macroeconômicas tornaram-se resultado de co-decisões públicas e privadas. O que fez com que o Estado passasse a exercer seu poder de forma mais indireta, orientando as atividades dos setores privados e incorporando, ao mesmo tempo, as normativas definidas pelos agentes hegemônicos. Ou seja a função do Estado dentro da nova agenda já não consiste tanto em garantir um equilíbrio entre eficácia econômica e progresso social - como fora no período fordista - trata-se de um Estado estrategista, fundamentado na livre concorrência e que busca a manutenção de um nível de demanda suficiente para viabilizar o escoamento da produção em massa.

A incorporação da lógica empresarial no cerne das políticas públicas vai conduzir uma nova prática governamental que torna os Estados mais flexíveis, mais reativos, fundamentados no mercado concorrencial e orientado para o mercado

consumidor. Dardot e Laval (2016) alertam que esse novo paradigma provoca grandes impactos sobre as estruturas democráticas, uma vez que ele induz à implementação de práticas individualistas que subvertem radicalmente os conceitos modernos de democracia. Além disso, a imposição do objetivo estratégico de competitividade e concorrência generalizada provoca uma grande pressão sobre as instâncias públicas a produzirem condições locais favoráveis para a valorização do capital internacional. Quando na verdade, os territórios deveriam se constituir em meios sociais capazes de promover a inovação, a confiança e a coesão social, tornando-se veículos da junção entre Estado e nação.

No Brasil, a incorporação do ideário neoliberal à política urbana foi precedido pelo processo de democratização do País quando movimentos sociais ganhavam visibilidade e relevância política. A instituição democrática no Brasil teve como marco legal a Constituição Federal de 1988, responsável por inaugurar novas formas de interação entre o estado e a sociedade brasileira. Ela tem como pilar três estruturas fundamentais: a responsabilidade dos governos em relação às políticas e demandas sociais; o reconhecimento de direitos sociais e a ampliação dos canais de participação cívica da sociedade (SANTOS JUNIOR; AZEVEDO E RIBEIRO, 2004). A nova Constituição concedeu autonomia aos entes federados, que até então tinham suas políticas pautadas nas decisões do governo federal, e garantiu diversos elementos voltadas para a modalidade de gestão pública democrática dados pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257) em 2001, Ministério das Cidades e do Conselho Nacional das Cidades em 2003. Em paralelo também foram implementados diversos instrumentos de regulação, tais como os Planos Diretores⁵, os Conselhos Municipais e os Orçamentos Participativos que convocam debates, audiências e consultas públicas para definir as ações estatais. Se antes a participação da comunidade era considerada importante, agora ela torna-se obrigatória. Essa vertente da administração ficou conhecida como administração pública societal que tem como objetivo fortalecer o papel da sociedade civil na condução da vida política do país

⁵ O Plano Diretor é um instrumento obrigatório para todos os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes. O seu conteúdo varia de município para município mas possui algumas determinações dadas pelo Estatuto da Cidade que devem estar presentes em todos os Planos, são elas : (i) parcelamento, edificação e utilização compulsórios de imóvel; (ii) direito de preempção; (iii) direito de outorga onerosa do direito de construir; (iv) direito de alterar onerosamente o uso do solo; (v) operações urbanas consorciadas; (vi) direito de transferir o direito de construir.

mediante a combinação entre democracia representativa e participativa (PAULA, 2005).

Entretanto, em 1995 é realizada a reforma gerencial do Estado brasileiro, sob a gestão do ex presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-1998), que incorpora diversas medidas da agenda neoliberal. Ela propunha uma substituição progressiva dos pressupostos públicos da administração e da gestão pública, por procedimentos gerenciais advindos da administração empresarial. Esse modelo parte do pressuposto de que há setores em que a atuação exclusiva do Estado não seria imprescindível, abrindo a possibilidade de ampliação do processo de participação dos atores privados tanto na gestão quanto nas políticas da administração pública. Como resultado, foram implementadas algumas estratégias de privatização, descentralização e publicização, conforme medidas a seguir:

Desregulamentação dos fluxos financeiros internacionais, para adequar nossa economia aos interesses do capital financeiro internacional; a reforma do sistema financeiro nacional para compatibilizá-lo com o sistema internacional; a abertura comercial, potenciada pela grande valorização do câmbio, reduziu fortemente os custos dos importados, debilitou as exportações, e gerou grandes deficits comerciais e de serviços. Constituiu ainda forte apoio à política anti-inflacionária; flexibilização das relações trabalho-capital, para diminuir ainda mais o custo do trabalho, adequar contratos ao novo timing da tecnologia e debilitar estruturas sindicais; reformas previdenciárias, para criar mais um importante segmento para o mercado financeiro e abrir maior espaço no orçamento público para os juros das dívidas públicas interna e externa; reforma do estado nacional, para dismantelar suas estruturas, diminuir seu tamanho e sua ação, eliminar vários órgãos públicos, dispensar funcionários e reduzir seus salários reais, privatizar ativos públicos e dismantelar os sistemas de planejamento e de regulamentação; os estados subnacionais (governos estaduais e prefeituras) que também estavam com sua fiscalidade debilitada e fortemente endividados, foram obrigados a negociar suas dívidas com o governo federal, entre 1996 e 1998, comprometendo por 30 anos parte de suas receitas com o pagamento compulsório de amortizações e juros, reduzindo fortemente suas capacidades de gasto, em especial de investimentos (CANO, 2011, p.36).

As novas práticas administrativas tinham como referência as experiências dos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que vinha implementando um conjunto de reformas gerenciais intituladas de "*new public management*". Segundo o ex-ministro Luiz Carlos Bresser-Pereira, principal mentor da reforma gerencial, esse modelo apresentava-se como ideal tanto pela capacidade de enfrentamento da crise do Estado brasileiro quanto pelo seu alinhamento com as recomendações do Consenso de Washington.

Com a reforma gerencial, as cidades passaram a deter de forte protagonismo sobre a gestão do fluxo de capitais, focando suas ações para atender as necessidades das grandes empresas multinacionais. No Brasil, o processo de redemocratização política e a descentralização Estatal das cidades contribuíram ainda mais para o fortalecimento destas instituições que a partir de então atuam de forma muito mais pro-ativa no campo econômico.

O novo cenário político econômico brasileiro demarca a vigência de dois tipos de administração pública: a gerencial e a societal. Esta última foi amplamente defendida por intelectuais de esquerda, sobretudo algumas lideranças dos Partidos dos Trabalhadores (PT) que se opunham ao projeto gerencial de reforma do Estado brasileiro. Entretanto, diante da ausência de uma representação política no poder central, essa experiência alternativa se manifestou apenas de forma pontual e fragmentada.

A vitória do ex presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) em 2002, alimentou esperanças quanto ao fortalecimento da abordagem pública societal, entretanto ela não ganhou força suficiente, e sua gestão acabou dando continuidade das práticas gerencialistas presentes até então (PAULA, 2005). Ainda assim, não podemos desconsiderar os grandes avanços que ocorreram durante a gestão do partido dos trabalhadores frente ao quadro de desigualdades sociais. O PT introduziu uma nova forma de governo no país, chamada de “desenvolvimentista social” na qual o Estado detinha de uma grande preocupação tanto com desenvolvimento econômico quando com as questões voltadas à distribuição de renda.

De forma preliminar, podemos afirmar que o modo de produção capitalista é um sistema de mais valor que necessita estar em constante expansão para conter o colapso do seu próprio sistema. No mundo colonial essa dinâmica se deu mediante o domínio violento de povos e territórios ainda não permeadas pelas relações capitalistas. No período atual, onde as fronteiras já não consistem em espaços vazios, o capitalismo se defronta com o grande desafio de destruição e reconstrução de estruturas pré-existentes. Destruição de configurações espaciais consolidadas que já não atendem à lógica capitalista e reconstrução de novas configurações espaciais que viabilizem a dinâmica de acumulação. Ou seja, dentro da geopolítica

do capitalismo contemporâneo o espaço urbano vai adquirir um papel fundamental para ampliar os canais de reprodução do capital mediante uma nova configuração.

Contudo, o que há de notável nessas transformações não é apenas a alteração da paisagem física, mas sim todo o conjunto de mudanças drásticas sobre as instituições, as ideologias dominantes, as subjetividades e as relações sociais. No bojo de destruição das ordenações pré-existentes, sejam esses Estados nacionais, setores produtivos, bens públicos (saúde, educação, água) ou espaços não mercantilizados fica muito clara a dinâmica de captura, manipulação e reorganização das configurações espaciais pré-existentes, que são posteriormente vendidas sob a condição de mercadorias. Tudo isso se realiza através da disseminação de um ideário global, onde os países de capitalismo originário promovem a abertura de novos territórios para desenvolver novas forças produtiva e relações sociais. De modo que os países de capitalismo tardio são coagidos a promover uma reconfiguração de suas paisagens espaço-temporal como forma de garantir a sua entrada na ordem econômica mundial. No capítulo seguinte buscaremos elucidar como essa ótica se traduz sobre a esfera do espaço através de políticas de planejamento e gestão urbana.

3 A APROPRIAÇÃO DO CONCEITO ESTRATÉGICO PARA A ESFERA DO PLANEJAMENTO URBANO

Durante muito tempo o planejamento urbano se manteve ancorado sobre as bases do racionalismo modernista funcionalista preconizadas pela Carta de Atenas⁶. Tais princípios orquestraram o ordenamento de diversas cidades brasileiras, sendo o Plano Piloto de Brasília um dos mais avançados experimentos urbanos que aplicou integralmente todos os princípios da Carta.

Entretanto, o novo contexto de globalização e reestruturação da economia mundial, associado ao aumento significativo dos problemas citadinos gerou muitas incertezas quanto a eficácia do Planejamento modernista funcionalista. A liberdade dos fluxos de capital passaram a exigir dos agentes públicos a incorporação de uma série de elementos vinculados a competitividade urbana a fim de garantir a participação das cidades no contexto global. Esse processo demarcou um processo de transição do antigo modelo de Planejamento, para uma nova concepção denominada de Planejamento Estratégico (BORJA E CASTELS, 1996; GÜELL, 1997), Empresariamento Urbano (HARVEY, 2005), Empresarialismo (FERNANDES, 1997) ou Empreendedorismo (LEAL, 2017).

A princípio, o conceito estratégico advém da ciência das operações militares como sugere os antigos escritos sobre “a arte da guerra”, formulados no século 6 a.C (SUN TZU, 1994). Com o passar do tempo esse termo foi paulatinamente sendo incorporado ao vocabulário da administração privada a fim de auxiliar os processos de competição e tomada de decisão das empresas. Sua transferência para o setor público só ocorre na década de 1980 após um Seminário realizado na cidade de Orleans (EUA). O evento contou com a presença de diversos líderes, empresários e pesquisadores da questão urbana que tinham como objetivo propor uma nova linha de ação governamental para fazer frente a instabilidade econômica e social na qual se encontravam diversas cidades norte americanas. Segundo o evento “*os governos urbanos tinham de ser muito mais inovadores e empreendedores, com disposição de*

⁶ A Carta de Atenas foi um documento redigido pelo arquiteto Le Corbusier durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em Atenas em 1933. Ele trazia o conceito de urbanismo moderno, e traçava diretrizes e fórmulas que, segundo os seus autores, deveriam ser aplicáveis internacionalmente. A Carta considerava a cidade como um organismo a ser concebido de modo funcional, na qual as necessidades do homem devem estar claramente colocadas e resolvidas.

explorar todos os tipos de possibilidades para minorar sua calamitosa situação e, assim, assegurar um futuro melhor para suas populações” (HARVEY, 2005, p.166).

A partir de então, foi criado um grande consenso sobre as maneiras pelas quais as administrações públicas locais deveriam gerir suas cidades para garantir o suposto desenvolvimento político, econômico e social. A nova lógica propunha uma transposição dos conceitos e técnicas oriundos da ótica empresarial para a esfera do planejamento urbano, que por sua vez, passava a assumir uma postura empreendedora. Inicialmente incorporado pelos países do norte global, o novo paradigma só chega à América Latina em 1990, por intermédio das consultorias espanholas que defendiam a nova prática como uma modalidade sistemática, criativa e participativa que estabelecia as bases para uma ação integrada de longo prazo, visando a inserção competitiva das cidades na ordem econômica mundial (GÜELL, 1997).

Se anteriormente o debate do planejamento urbano voltava-se para a esfera do ordenamento territorial, racionalização do uso do solo, reprodução da força de trabalho, equipamentos coletivos e movimentos sociais urbanos, o novo modelo trazia consigo questões voltadas à competitividade urbana, e foco para as áreas de interesse do mercado (FIX, 2014). De forma conceitual, os objetivos centrais do Planejamento Estratégico consistem em: promover a cidade para o exterior, de modo a atrair investidores, visitantes e usuários solventes; favorecer o acordo com outras administrações públicas e privadas; e promover a cidade internamente, de modo que desperte um patriotismo cívico em seus habitantes. Parte-se da premissa de que os governos locais, ao agirem como atores privados, seriam capazes de dar resposta aos atuais desafios urbanos.

Segundo os neoplanejadores, a incorporação das técnicas oriundas da lógica empresarial se justificaria pelo fato de que as cidades, na atual era da globalização e comunicação, estariam cada vez mais sujeitas a condições e desafios muito semelhantes aos das empresas privadas (BORJA; CASTELS, 1996). E para garantir a eficácia desse modelo eram destacados alguns pré-requisitos:

Em primeiro lugar, a definição de um Projeto de Futuro só será eficaz se mobilizar, desde o seu momento inicial, os atores urbanos públicos e privados e concretizar-se em ações e medidas que possam começar a

implementar-se de imediato. Somente assim, verificar-se-á a viabilidade do plano, gerar-se-á confiança entre os agentes que o promovem e poder-se-á construir um consenso público que derive numa cultura cívica e num patriotismo de cidade. Esta será a principal força de um plano estratégico. Em segundo lugar, um plano estratégico deve construir e/ou modificar a imagem que a cidade tem de si mesma e projeta no exterior. Na medida em que se trata de uma resposta a uma sensação de crise, resultado da vontade de inserção em novos espaços econômicos e culturais globais, e que pretende integrar uma população que muitas vezes se sente excluída ou pouco levada em conta, o Projeto Cidade é um empreendimento de comunicação e de mobilização dos cidadãos e de promoção interna e externa da urbe. Finalmente, o plano estratégico questiona o governo local, suas competências e sua organização, seus mecanismos de relacionamento com outras administrações e com os cidadãos, sua imagem e sua presença internacionais. Por conseguinte, sem uma reforma política radical — tão ou mais radical na forma de agir do que na base legal — dificilmente alcançar-se-ão os objetivos de resposta aos propósitos atuais anteriormente expostos (BORJA; CASTELS, 1996, p.158).

Com políticas públicas adequadas as cidades seriam capazes de atrair um maior dinamismo econômico, garantindo uma estabilidade dos fluxos financeiros e revertendo os recursos em melhoria das condições de vida dos cidadãos. Um dos exemplos paradigmáticos foi a cidade de Barcelona cujas intervenções foram viabilizadas pelo contexto de preparação da cidade para sediar os Megaeventos (Jogos Olímpicos e Para-Olímpicos de 1992). O Planejamento Estratégico de Barcelona previa projetos de revitalização de diversos setores da cidade - através da melhoria do centro construído bem como da construção de novos espaços de consumo e de lazer. Assim, buscava-se reconstruir um espírito de significação identitária e um sentido de apropriação do processo de reestruturação urbana para tornar a cidade mais dinâmica e competitiva.

Para Muñoz (2006) o sucesso da capital Catalã como destino turístico teve efetivamente um efeito positivo, não só em termos econômicos quanto financeiros, entretanto a meta inicial de alcançar uma cidade diversificada e integrada, tanto em termos socioespaciais quanto socioeconômicos não foi totalmente cumprida. Haja vista que o processo de regeneração urbana empreendido pela cidade foi responsável por aumentar significativamente o preço da moradia no período posterior ao evento Barcelona'92. Fenômeno esse que dificultou o acesso à habitação e promoveu uma intensa dinâmica de gentrificação, segregação, exclusão e desterritorialização das classes mais vulneráveis. Ainda assim, o modelo Barcelona foi amplamente disseminado - como um sucesso no que tange ao

planejamento estrategicamente orientado à regeneração urbana por meio dos Megaeventos.

Apesar do Planejamento Estratégico se constituir num modelo global, as estratégias de desenvolvimento urbano se alteraram de cidade para cidade, a depender da realidade, dos recursos específicos (naturais, humanos, locacionais), do objetivo e do público alvo. Dentre as práticas comuns a esse novo modelo destacam-se: o planejamento vinculado à elaboração de planos estratégicos prevendo intervenções pontuais por meio de Grandes Projetos Urbanos (GPUs); a utilização de marketing urbano para a promoção interna e externa da cidade; a intensificação do uso de parcerias público privadas (PPPs) e a construção de consenso entre os cidadãos para sustentar o novo projeto de cidade. Sob essa perspectiva, o urbanismo ganha centralidade na medida em que as intervenções físicas determinam o êxito ou fracasso de muitas estratégias econômico-territoriais. Quanto ao Estado, sua participação não se restringe apenas ao financiamento das intervenções, ele também atua na aquisição de terras públicas, nos investimentos em infraestrutura urbana e na flexibilização da legislação urbanística local.

Os GPUs⁷ se constituem na prática concreta das concepções do Planejamento Estratégico, resultando em obras de revitalização dos centros históricos, reabilitação de áreas degradadas, construção de novas áreas turísticas e de sistemas inovadores de transporte urbano. Alguns exemplos paradigmáticos dessa nova prática foram implementados em Baltimore (Inner Harbor), Londres (London Docklands), Battery City (Nova Iorque) e Barcelona (Jogos Olímpicos). Segundo Compans (2004), a experiência de Londres foi um claro exemplo que demonstra como o planejamento estratégico pode ser um sucesso em termos comerciais e um fracasso social e urbanístico. Pois na medida em que potencializa a atração de investimentos privados com base em operações imobiliárias lucrativas, acabaram por gerar uma valorização excessiva que resulta na criação de verdadeiros enclaves territoriais voltados para as classes dirigentes. Onde todo o processo é dado através não mais da dotação pública estatal, mas por meio de parcerias público-privadas

⁷ Também reconhecidos como Grandes Intervenções Urbanas ou Megaprojetos. Em inglês, as terminologias mais utilizadas são a de *Megaproject* ou *Large Scale Urban Projects* ou *Large Scale Urban Interventions*. Em espanhol, são comuns os termos *Grandes Proyectos Urbanos* e *Macroproyectos Urbanos*.

onde a diminuição dos riscos e os atrativos fiscais e tributários passam a aglutinar interesses dos capitais privados nacionais e estrangeiros, em detrimento da reprodução das desigualdades sociais nas grandes cidades brasileiras (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000). Nesse contexto, intervenções físicas de grande impacto, sustentadas por vultosos investimentos públicos e privados são criadas com o intuito de promover uma imagem atrativa da cidade para o mercado global.

Na representação predominante, o Planejamento Estratégico proclama o poder e a autonomia das cidades frente as forças externas, impondo a dominância do local sobre o global através de mediações criativas. Onde cidades, cidadãos e governos seriam transformados em atores de uma nova história. Entretanto, diante do processo de incorporação do novo paradigma, percebe-se a materialização de algo muito distante da sofisticação analítica empreendida pelos defensores desse modelo. As críticas normalmente se voltam para questões quanto: a) O novo modelo se constitui sobre a idealização de uma competição global perfeita que implica numa conexão desigual no espaço global do mundo desenvolvido; b) Há uma nítida sobreposição de um receituário externo global sobre projetos de base regional; c) Os planos estratégicos não promovem a efetiva participação dos atores, tendo em vista que muitas decisões são tomadas de forma unilateral, vinculando apenas os setores do capital econômico; d) Os grandes projetos urbanos normalmente são direcionados para as áreas de maior visibilidade econômica, o que nem sempre coincide com as áreas que mais necessitam de intervenções ; d) Na prática, os planos não promovem uma transformação das condições sociais das classes com menor poder aquisitivo, funcionando apenas como um dinamizador da economia local (SÁNCHEZ, 2003; VAINER, 2000b; LEAL, 2017).

Ao refletir criticamente sobre a leitura da cidade a partir da ótica dos neoplanejadores Vainer (2000a) se utiliza de três analogias: a cidade-mercadoria, a cidade-empresa e a cidade-pátria. A cidade-mercadoria remete à cidade como uma coisa, um objeto de luxo, o qual deve ser vendido para o exterior através de uma imagem forte e positiva, capaz de gerar a atração de empresas, visitantes e usuários solventes. No entanto, não se trata de qualquer mercadoria, muito menos direcionada para qualquer público, o foco de tais políticas de planejamento voltam-se para um público específico e qualificado que detém de capital. A gestão da

cidade como uma empresa altera as formas de enfrentamento dos problemas sociais que muitas vezes são deixados em segundo plano.

A cidade aparece também como uma empresa porque ela sai da forma passiva de objeto e assume a forma de sujeito com a identidade de uma empresa. O novo conceito de cidade impõe a incorporação de novos atores e de parcerias que assegurem a representação dos interesses do mercado, e para isso torna-se imperativo a superação da separação rígida entre o setores públicos e o privados. O que para Vainer (2000) seria uma forma de legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados, sem as devidas mediações nos processos de decisão referentes ao planejamento e a gestão pública. A legitimação desse projeto ideológico realiza-se através da criação de um sentimento (ou consciência) de crise associado a um grande patriotismo da cidade. *“Somente assim, um projeto unitário, coeso, legítimo e universalmente aceito poderá ser levado adiante”* (VAINER, 2000a, p.93). É daí que advém o conceito de cidade-pátria pautado na presença de um governo local forte, representativo, estável e com capacidade de liderança para criar um ambiente favorável para a competitividade e produtividade do capital. E assim, a cidade deixa de se constituir enquanto espaço político, do confronto e de construção da cidadania, e passa transformar-se no espaço do consenso, de exercício de um projeto empresarial encarnado por uma liderança personalizada e carismática, onde há uma clara eliminação da esfera política local (VAINER, 2000).

Apesar da pertinência das críticas sobre a noção de cidade-empresa, é importante lembrar que esses territórios não consistem em agentes ativos. Sob essa perspectiva Harvey (2005) alerta que é importante compreender as cidades não como agentes ativos mas sim como passivos do desenvolvimento político-econômico. E a urbanização, por sua vez, configura-se como um *“processo social espacialmente fundamentado, no qual um amplo leque de atores, com objetivos e compromissos diversos, interagem por meio de uma configuração específica de práticas espaciais entrelaçadas”*. E por estarmos diante de uma sociedade fragmentada em classes, como a sociedade capitalista, as práticas espaciais são fortemente interligadas com essa dinâmica (HARVEY, 2005, p.170).

Sobre os reflexos das novas práticas empreendedoras, Harvey (2005) aponta para uma grande preocupação quanto as incertezas e instabilidades provocadas sobre o sistema urbano. Esta instabilidade pode ser apreendida de diversas maneiras, como o crescimento da desigualdade social e o empobrecimento urbano, como verificado em Baltimore e Nova York. Várias das novas ênfases determinadas por essa prática administrativa-governamental local acaba por focar o investimento e o desenvolvimento econômico, por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria das condições num território específico. A seguir, iremos discorrer como esse paradigma se materializou sobre o contexto brasileiro.

3.1 O PARADIGMA CATALÃO NOS TRÓPICOS: O CASO DO RIO DE JANEIRO

No Brasil, a conjuntura de crise econômica da década de 1990, somada ao cenário de reforma dos Estados Nacionais estimulou parte dos dirigentes governamentais a adotarem medidas centradas no paradigma de venda das cidades. Nesta época o Planejamento Estratégico apresentava-se como um dos melhores instrumentos para inserir as cidades dentro da economia global. Foi assim que diversos gestores e planejadores urbanos passaram a dar andamento a ambiciosos Planos Estratégicos que, assim como a cidade de Barcelona, combinavam objetivos de desenvolvimento urbano e crescimento econômico.

No Brasil, uma das cidades pioneiras a desenvolver seu Plano Estratégico foi a cidade do Rio de Janeiro, sob a gestão do ex prefeito César Maia (1993-1997). Na época, o Rio passava por um quadro de instabilidade econômica e perda de investimentos locais que foram agravados ainda mais diante da transferência da capital federal para Brasília. Visando reverter o quadro de crise urbana e perda de investimentos, a Prefeitura do Rio de Janeiro firmou um acordo com a Associação Comercial (ACRJ) e a Federação das Indústrias (FIRJAN) para a formulação do Plano Estratégico do Rio de Janeiro (PECRJ). Contudo, sua concretização demandava da flexibilização dos controles urbanísticos e da criação de um “pacto” entre os diversos atores urbanos. Para dar sustentação ao processo foi firmada uma coalizão de forças locais representada por um Consórcio Mantenedor, composto por

46⁸ empresas e associações empresariais. O consórcio contou com a consultoria da empresa *Catalã Technologies Urbanas Barcelona S.A. (TUBSA)* que ficou encarregada de desempenhar a Direção Executiva do Plano. Posteriormente foi instalado o Conselho da cidade formado por mais de 300 membros, representados por entidades associativas, empresas privadas, sindicatos, instituições acadêmicas, ONG's, entre outros. Sendo o Conselho apontado como a instância maior do Planejamento Estratégico. Em paralelo, também foi implementado o Comitê Executivo e o Conselho Diretor, este último passou por sucessivos ajustes em sua composição (VAINER, 2000b).

O plano foi desenvolvido em etapas, inicialmente foi realizado um diagnóstico urbano da cidade do Rio de Janeiro que apontava de forma abrangente os pontos fortes, fracos e suas tendências no que se refere a: atratividade da cidade; emprego; dinâmica urbana; qualidade de vida; imagem e cidadania e administração pública. O diagnóstico era responsável por identificar a vocação da cidade e direcionar as linhas estratégicas a serem implementadas. Intitulado de "Rio Sempre Rio", o PECRJ definia sete linhas estratégicas: O Carioca do Século XXI cujo objetivo era oferecer melhores oportunidades de acesso ao emprego e aos bens sociais; Rio Acolhedor que voltava-se para a melhoria da relação da cidade com seu entorno; Rio Participativo que voltava-se para a incorporação de práticas de participação coletiva; Rio Integrado que centrava-se em aspectos quanto a integração, equilíbrio e criação de novas centralidades; Portas do Rio que focava na criação de infraestruturas adequadas aos importantes fluxos econômicos; Rio Competitivo que visava recuperar a competitividade no contexto da economia global; e Rio 2004 pólo regional, nacional e internacional que visava desenvolver projetos com efeitos sobre a imagem da cidade nos campos da atratividade cultural (PECRJ, 1995).

O Plano se materializava em seis grandes projetos: o Parque Tecnológico da Ilha do Fundão; a manutenção do programa Favela-Bairro coordenado pela Secretaria Municipal de Habitação; a modernização do Porto de Sepetiba; o Programa de

⁸ "Dentre as 46 empresas e associações, membros do consórcio, destacam-se 5 bancos, 4 empresas imobiliárias e de obras públicas, 10 shoppings centers, 4 empresas estatais federais (Banco do Brasil, Petrobrás, Vale do Rio Doce e Embratel), Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, Associação de Hotéis de Turismo, Texaco, Unysis, jornal O Globo. A presença da Prefeitura no consórcio ocorria através de uma empresa municipal - IPLANRIO " (VAINER, 2000, p. 105).

Design do Rio de Janeiro que buscava promover a aproximação do mundo empresarial com o universo do design; a revitalização do centro histórico - Praça XV, Praça Tiradentes, Morro da Conceição, Projeto de reabilitação dos Cortiços, Projeto SAS's - e por fim o projeto Teleporto que tratava-se de um Distrito central de negócios dotado de recursos e infra-estruturas de telecomunicações para grandes empresas. A articulação de tais projetos estariam fundamentados na concorrência entre cidades pela atração de empresas e capitais privados (PECRJ, 1995).

Apesar do PECRJ evidenciar de forma recorrente o seu aspecto participativo, alguns membros do Conselho fizeram duras críticas a essa dinâmica. Um deles foi Carlos Vainer, que representava o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR). Segundo ele, o Plano se apresentava como uma grande farsa orquestrada, uma vez que tinha como objetivo central legitimar orientações e projetos caros aos grupos dominantes da cidade. De fomo que os Conselheiros apresentavam apenas a função de homologar os documentos preparados pelo Comitê Executivo, e previamente aprovados pelo Conselho Diretor. Se traduzindo numa participação meramente simbólica, com pouco ou quase nenhum poder para alterar as decisões estabelecidas pelo Conselho Diretor (VAINER, 2000b).

Uma outra crítica que também se voltou para a formulação do PECRJ foram os prejuízos causados ao Plano Diretor Municipal do Rio de Janeiro (PDMRJ) que foi constantemente sendo colocado na gaveta. Até então, o Plano Diretor Municipal se constituía no principal instrumento de planejamento e gestão urbana, que desde a constituição de 1988 tornou-se obrigatório para todos os municípios com população acima de 20.000 habitantes. Os princípios que nortearam o PDM estão contidos no Estatuto das Cidades que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. O processo de construção do Plano Diretor tem início com o estabelecimento de um núcleo gestor que conta com a presença de diferentes segmentos da sociedade - governo, empresas, sindicatos, movimentos sociais - e segue com a realização de um diagnóstico da cidade. Em seguida é elaborada a discussão de uma minuta de lei que segue para a aprovação na Câmara Municipal. Ou seja, trata-se de um instrumento que detém de uma formalidade processual e envolve diferentes

instâncias de aprovação. Já o Plano Estratégico se constitui numa opção metodológica ou de gestão que dada sua estrutura organizacional - constituída por equipes técnicas autônomas - detém de uma agilidade muito maior tanto nas propostas quanto na escala do modelo estratégico. O que faz com que o modelo estratégico se antecipe aos Planos Diretores que estão sujeitos ao exame democrático das Câmaras Municipais. E dessa forma, as novas coalizões de poder local passaram a assumir o controle dos instrumentos de gestão pública, administrando a cidade sob um grande enfoque empresarialista (FRIEDMAN; SIQUEIRA, 2003).

Assim como a cidade do Rio de Janeiro, outras municipalidades também foram pioneiras quanto a implementação da experiência do Plano Estratégico. Tais como: Curitiba, Juiz de Fora, Nova Iguaçu, Salvador, Florianópolis e Recife (MACEDO, 2008). A materialização dessas experiências resultaram em críticas, sobretudo no que se refere à modernização sem desenvolvimento igualitário da sociedade. Onde implementam-se projetos de caráter monumental, muito semelhantes a outros projetos executados em contextos totalmente diferentes do brasileiro, com altos custos de investimentos e baixo retorno social. O que demonstra que os benefícios tem um direcionamento muito maior para os proprietários fundiários e promotores imobiliários (ARANTES, VAINER, MARICATO, 2000).

3.2 O PARADIGMA CATALÃO NA CIDADE DO RECIFE

3.2.1 O Projeto Capital

O Recife é um município brasileiro, capital do estado de Pernambuco, situado na Região Nordeste do país. Apesar de se constituir na quarta capital brasileira em hierarquia da gestão Federal, essa região sempre apresentou um caráter vanguardista desde do período do Brasil Colônia, sendo considerada por muitos historiados, como capital estadual mais antiga do País (1537). Outra característica importante é o seu caráter revolucionário na história brasileira onde foram travados importantes levantes como: o movimento social revolucionário emancipatório ocorrido de 1817 que pautava-se nos ideais iluministas e na Revolução Francesa; o movimento separatista promovido pela Confederação do Equador em 1824 que

propunha um pacto entre Estados autônomos; e a Revolução Praieira de 1948, que tinha como objetivo pôr fim ao sistema político vigente das elites conservadoras, decorrendo no mesmo ano em que se deu o fim das revoluções burguesas na Europa.

Como visto nas sessões anteriores, a partir da década de 1990, começam a ser enunciados por todo o país a modalidade de Planejamento Estratégico. E o Recife, dado o seu caráter vanguardista, vai se constituir numa das capitais pioneiras a fazer a incorporação dos novos instrumentos à esfera do Planejamento e da Gestão Urbana. Tais ações foram inicialmente implementadas durante a gestão do ex prefeito Jarbas Vasconcelos, ainda que de forma muito tímida. Os novos instrumentos só resultam num Plano Estratégico, denominado Projeto Capital (1998), durante a gestão posterior do ex prefeito Roberto Magalhães (1997-2000). A sua formulação, durou um período de dez meses, e contou com a presença de participantes externos, dentre eles os coordenadores do plano do Rio de Janeiro. O projeto contou com um Conselho Coordenador que estava ancorado pela Câmara Técnica e pelo Fórum composto por 242 representantes da sociedade civil (RECIFE, 1998).

O Projeto Capital se apresentava como uma espécie de pacto onde diversos atores seriam integrados em prol de um objetivo único: promover a cidade na economia global. Entretanto, não se tratava de um pacto construído coletivamente mas sim de um ideário global imposto pelos países de capitalismo originário como um mecanismo para conter o colapso da sobreacumulação de capital. Para que fosse obtido um grande consenso em prol da nova agenda era necessário mobilizar as instâncias da sociedade civil organizada, mediante um grande apelo do *marketing* e da mídia local.

Um dos autores que vai tecer duras críticas ao novo paradigma é o geógrafo Jan Bitoun (2001) ao se referir ao aspecto da "inovação" das instâncias participativas da nova agenda. Segundo ele a mudança sobre o aspecto da participação popular se constituiu muito mais enquanto retórica e modernização do discurso sobre o planejamento da cidade, do que numa proposta de participação efetiva e direta sobre o projeto. Uma vez que as instâncias participativas tinham pouco ou quase nenhum poder para alterar as decisões pré-estabelecidas (BITOUN, 2001). Como

visto anteriormente, esse mesmo questionamento foi proferido à prática de Planejamento Estratégico incorporada pela cidade do Rio de Janeiro.

O Plano Estratégico do Recife lançava cinco caminhos sobre os quais todos os objetivos, projetos e ações deveriam ser direcionados: 1. Recife, Cidade Cidadã; 2. Recife, Cidade Competitiva; 3. Recife, Cidade das Águas; 4. Recife, Capital Cultural; 5. Recife, Cidade Eficiente. Todos eles apontavam para um único objetivo central: “estimular a criação de ambiente favorável à atração de capitais, mediante apoio à construção e desenvolvimento de vantagens competitivas dinâmicas” (RECIFE, 1999, p. 32). Ou seja, todas ações apontam para a aproximação do Recife da “nova” ordem econômica e mundial por meio da melhoria das vantagens comparativas extraídas de seus atrativos ambientais, locacionais e culturais. O que demonstra uma convicção de que a inserção da cidade nos mercados internacionais trariam apenas benefícios, não havendo uma previsão dos possíveis efeitos negativos como a grande valorização fundiária, a expulsão da população de áreas valorizadas e o agravamento sobre as condições de serviços básicos.

Dentre as ações do projeto estavam previstas: a promoção de equipamentos de grande porte; a criação de um plano de marketing pautado nas vantagens competitivas da cidade; a exploração econômica das potencialidades turísticas e a dinamização de bairros potenciais para constituição de núcleos de negócios competitivos - a exemplo da área Temporária de Reurbanização do Polo de Saúde da Ilha do Leite e a área Temporária de Reurbanização do Cais José Estelita (localizado na margem norte da Bacia do Pina) que foram criadas por meio de dispositivos legislativos. Lembrando que um desses territórios, como é o caso do Cais José Estelita também foi objeto de intervenção na gestão anterior.

Outro importante projeto que estava previsto no território foi a Linha Verde, localizada nos bairros do Pina e Boa Viagem, que foram concretizados posteriormente sob nome de Via Mangue. A princípio, a Linha Verde seria executada mediante Parceria Público Privada onde R\$ 20 milhões eram fruto de contrapartida municipal - através de um financiamento do BNDES - e R\$ 70 milhões seriam advindos da iniciativa privada que posteriormente recuperaria os investimentos por meio da cobrança de pedágios (RECIFE, 1999).

No entanto, as dificuldades de se implementar um pacto social entre os técnicos do governo, lideranças comunitárias e empresários locais, bem como a impossibilidade de se promover um continuidade administrativa - haja vista que o idealizador do Plano não conseguiu ser reeleito - fizeram com que o Projeto Capital e todos os processos que haviam sido iniciados fossem engavetados (NUNES, 2015).

3.2.2 Plano Metr pole Estratégica

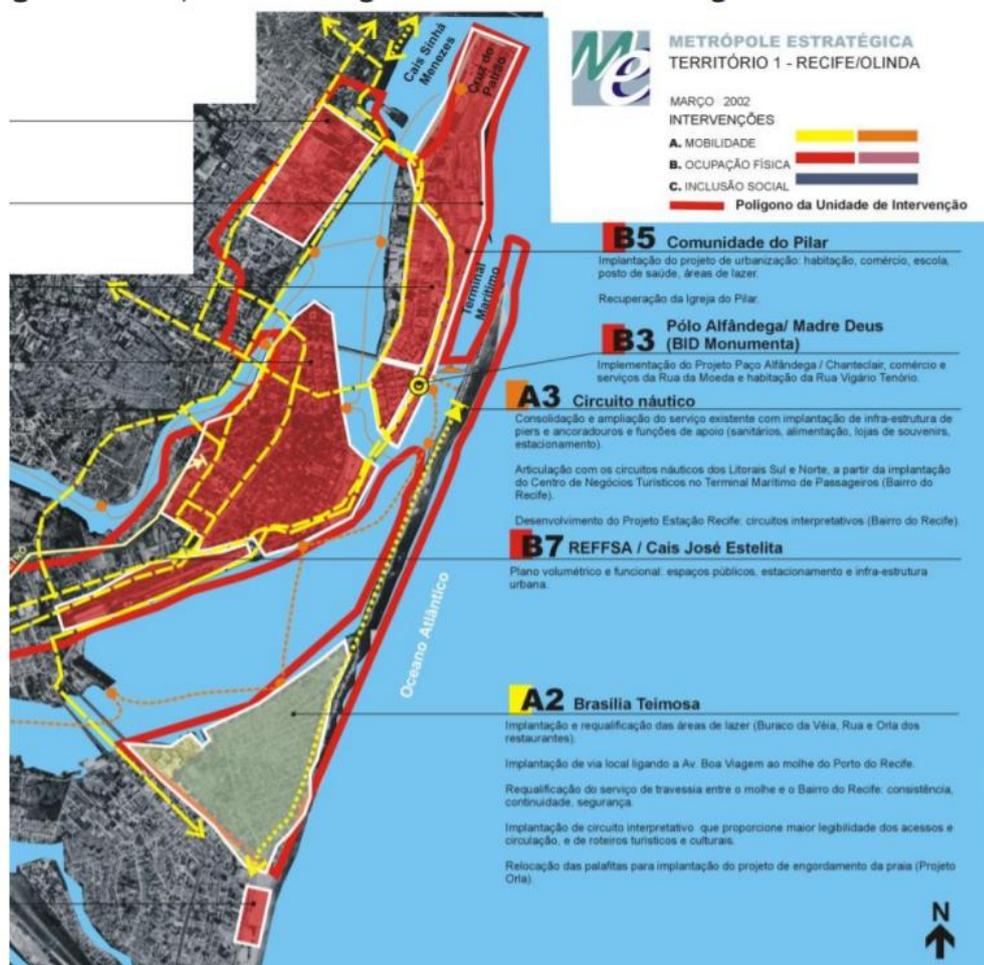
Em 2002, sob a gestão do ex prefeito João Paulo (2001-2008), foi concebido o segundo Plano Estratégico denominado Plano Metr pole Estratégica. Ele foi elaborado pela Agência Condepe/Fidem, em parceria com o Ipea e *Cities Alliance*/Banco Mundial, e aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife (CONDERM). Tal aliança demonstra o papel das grandes institui es internacionais, como o Banco Mundial, no processo de formula o e dissemina o da nova agenda estratégica.

O Metr pole Estratégica era considerado uma atualiza o e expansão do Plano Diretor Metr pole 2010 (1998) e apresentava-se como uma proposta de desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife para os próximos 20 anos. Ele era composto por três etapas: a primeira consistia no estudo e diagnóstico da cidade do Recife; seguida pela constru o dos cenários e estratégias de desenvolvimento e por fim eram identificados os territórios estratégicos que seriam objeto de a es e projetos urbanos. A partir de dezesseis estudos técnicos divididos em: 1. estudos gerais, que englobam questões demográficas, econômicas, trabalho, distribui o de renda, meio ambiente, atores sociais e finanças; 2. estudos sociais, que abordam os temas da educa o, saúde e segurança pública e 3. estudos físicos territoriais, que tratam do transporte, saneamento, habita o, resíduos sólidos, serviços municipais e o uso do solo.

Em paralelo foram realizados estudos que buscavam promover uma articula o das políticas públicas com uma visão multidimensional de ordem econômica, cultural, espacial, social e política. Segundo o Plano, essa abordagem estratégica viabilizaria a inclusão da cidade na rede global, sendo capaz de reduzir as desigualdades sócio-espaciais e proporcionar um processo contínuo de inclusão social.

O Plano Metr pole Estratégica priorizava cinco pontos principais: 1. habitabilidade, 2. ambiência social saudável, 3. mobilidade/conectividade, 4. novo mundo rural e 5. identidade patrimonial. A partir deles foram demarcados nove zonas simbólicas consideradas potenciais para a atra o de investidores privados dentro da Região Metropolitana do Recife, foram elas: 1. Porto Digital, 2. Parque Aeroportuário dos Guararapes, 3. Parque Habitacional Metroviário, 4. Parque Tacaruna, 5. Conjunto Nascedouro de Peixinhos, 6. Parque dos Manguezais/Lagoa Olho D' gua, 7. Esta o Ecológica Tapacurá, 8. Estuário Canal de Santa Cruz/ Rio Timbó e 9. Território Estratégico do Porto de Suape (IPEA, 2015). A seguir, destacaremos o trecho do Porto Digital, onde está inserido nosso recorte empírico denominado Polígono da Unidade e Intervens o B7 REFFSA/ Cais José Estelita que se previa um Plano volumétrico e funcional com espaços públicos, estacionamento e infraestrutura urbana.

Figura 1 - Projeto Estratégico Territorial Porto Digital



Fonte: FIDEM (2002).

Como forma de dinamizar as transformações nas áreas demarcadas foram apontados alguns projetos tais como: o Projeto do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda; o Projeto Novo Mundo Rural; o Programa Viva o Morro; o PROMETRÓPOLE ; o Eco-Via: BR 232. Alguns deles chegaram a avançar em algumas etapas, como é o caso do Projeto do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda.

3.2.3 O Plano do Complexo turístico Recife-Olinda e o Projeto Recife Olinda

Decorrente do Plano “Metrópole Estratégica”, em 2003 foi formulado o Plano do Complexo Cultural Recife Olinda (CTCRO) que propunha a união de diversos projetos concebidos de forma isolada nas regiões centrais da cidade do Recife e de Olinda. A delimitação do território, partia desde Colina Histórica de Olinda até a ex Estação de Rádio Pina no Recife, um trecho central dotado de fortes condicionantes históricos, turísticos, culturais e paisagísticos. Além de ser considerada uma área de amenidades climáticas devido ao grande trecho de frente d`água e estuarina. O plano surge com o objetivo de promover a integração do planejamento e gestão territorial com a gestão das atividades turístico-culturais no território através da promoção e qualificação das atividades econômicas, turísticas e culturais; a atração de novos moradores, usuários e empreendimentos de forma integrada com os assentamentos existentes. Sendo apresentado como algo inédito por propiciar uma abordagem de planejamento integrado através da articulação de projetos, órgãos e diferentes instâncias governamentais. Essa conjugação de esforços gerou em abril de 2005 um acordo de Cooperação Técnica, entre os poderes executivos - Federal, Estadual e Municipal da cidade do Recife e de Olinda, contando ainda com a participação e consultoria da Organização Social Núcleo de Gestão do Porto Digital e da empresa pública portuguesa Parque Expo, responsável por grandes projetos de requalificação urbana na Europa (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 2006).

Em seguida, a partir da constituição de três entes: um Conselho Político, um Núcleo Gestor e as Câmaras Temáticas que juntos formularam o Modelo de Gestão do Plano do CTCRO. O Conselho Político, instância superior de decisões, era composto pelos governos municipais das duas cidades, pelo governo estadual e pelo governo federal, representados pelos ministérios envolvidos. O Núcleo Gestor

contava com os representantes dos entes supracitados, e tinha como atribuição o acompanhamento e avaliação do grau de atendimento das metas, para negociação do plano anual e de suas atividades. Já as câmaras temáticas, além de contar com a presença dos representantes dos governos, tinha a participação da Organização Social Núcleo de Gestão Porto Digital (NGPD) (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 2006).

Figura 2 - Organograma do funcionamento do Modelo de Gestão do Projeto Urbanístico Recife-Olinda.



Fonte: GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO (2006)⁹.

Definido o enquadramento institucional, foi formulado o Projeto Urbanístico Recife Olinda que englobava uma área de 470 ha.. Ele seria viabilizado por meio de uma Operação Urbana Consorciada (OUC) que visava promover a transformação do território a partir da geração de mais valia urbana. As OUCs consistem num dos principais instrumentos urbanísticos para intervenções urbanas no País, consolidados pelo Estatuto das Cidades, que se realizam via Parcerias Público-Privadas. Elas são implementadas tanto por agentes progressistas quanto conservadores e se apresentam como um instrumento “eficaz” frente as novas

⁹ Disponível em:

https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca_Projeto_Urbanistico_Recife-Olinda.pdf. Acesso em 25/05/2020.

exigências da economia mundial. Na sua defesa, cita-se o “sucesso” nos países industrializados, o caráter “redistributivo” e o seu potencial de arrecadação dado a renovação de antigas áreas degradadas. Entretanto, existem alguns problemas voltados ao desequilíbrio dos benefícios promovidos. Uma vez que ocorre uma nítida sobreposição dos interesses dos agentes imobiliários privados sobre os interesses sociais coletivos.

O Projeto Recife-Olinda previa ações de reurbanização e renovação urbana de uma área com cerca de 8 km de extensão, onde seriam criados 1,5 milhões m² de áreas livres, dotadas de equipamentos comunitários e turísticos, articuladas com às frentes de água. Dentre os terrenos a serem utilizados pela Operação, 30,85% (145 hectares) se tratavam de áreas ociosas, de propriedade da União que vinham sendo utilizadas pela Marinha do Brasil (Vila Naval), pela PORTOBRAS (Porto do Recife) e pela RFFSA (Cais José Estelita), ou estavam sem utilização como era o caso do Coqueiral e Istmo de Olinda (sob a guarda da Marinha do Brasil). Segundo o Projeto seriam criados um total de 1,19 milhões de metros quadrados de novo terreno urbano, dotados de infraestrutura, equipamentos turísticos e comunitários. Dentre eles, cerca de 613 mil m² seriam de novo solo edificável que deveriam gerar 1,5 milhões de m² de construção dos quais pouco mais de 10% seriam destinadas ao mercado popular de habitação, comércio e serviço. Do total de 7.692 novas unidades habitacionais propostas, 1.824 seriam destinadas ao mercado popular, o que representava 23,7% do total. Onde os lucros obtidos com esse processo seriam posteriormente aplicados em outras áreas, por meio de ações, programas e projetos que listados pelo Plano (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 2006).

Segundo a perspectiva do Projeto, parece existir uma situação de equilíbrio na qual todos os segmentos envolvidos teriam o máximo retorno possível. Entretanto, a realidade demonstra uma verdadeira divergência entre os interesses dos agentes políticos, econômicos e sociais. E ainda que os interesses sociais sejam amplamente garantidos, o que normalmente não costuma ocorrer, nos deparamos a longo prazo com uma intensa dinâmica de valorização urbana e gentrificação social. Haja vista que tal processo de renovação tende a proporcionar uma valorização do território que, sem medidas de limitação dos aluguéis, venda de apartamentos ou

potencial construtivo, farão com que as populações pobres e vulneráveis sejam constantemente expulsas de seus territórios.

A imagem a seguir mostra a delimitação da área de intervenção do projeto Recife-Olinda, com sua zona de abrangência, de enquadramento e de intervenções:

Figura 3 - Demarcação das zonas no Projeto Urbanístico Recife-Olinda



Fonte: GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO (2006).

O trecho em amarelo claro compreende a zona de abrangência do projeto que corresponde a área de 470 ha. Em amarelo escuro está a Zona de Enquadramento que consiste nas áreas imediatamente contíguas às de Intervenção e ao longo da PE-15 que poderão ser objeto de futuras operações urbanas ou que serão consideradas e/ou requalificadas na nova proposta urbanística. E por fim temos a zona de intervenção em vermelho que corresponde as áreas predominantemente ociosas ou com usos passíveis de desativação ou ocupadas por assentamentos precários, distribuídas em doze setores¹⁰ que serão objetos, ora de nova proposta urbanística (quando vazios), ora de urbanização e reabilitação urbana (quando ocupados). Cada um destes setores é objeto de um projeto específico a ser implantado através de parcerias público - privadas.

¹⁰ A área de intervenção foi dividida em 12 setores, são eles: Setor 1 - Coqueiral, Istmo de Olinda e Milagres; Setor 2 - Vila Naval; Setor 3 - Porto do Recife; Setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita; Setor 5 - Comunidade do Pilar; Setor 6 - Santo Amaro; Setor 7 - Ilha do Maruim; Setor 8 - Salgadinho; Setor 9 - Azeitona; Setor 10 - Coque; Setor 11 - Coelhos; Setor 12 - Brasília Teimosa.

Em seguida, o Projeto iria promover uma alteração das diretrizes urbanísticas de uso e ocupação do solo da área em questão que viriam a ser incorporadas pelas legislações municipais. Como estratégias de atuação seriam realizados: o planejamento territorial urbano em perímetros definidos, a articulação de políticas setoriais, a participação e controle social e as formas de atuação (investimentos, articulação federativa e a disponibilização de imóveis e terrenos públicos). Quanto aos terrenos, o Projeto determinava que eles fossem disponibilizados à sociedade implementadora para serem incorporados ao seu patrimônio. De forma que estas assumissem a responsabilidade de desenvolver o projeto de reabilitação, assegurando o cumprimento das diretrizes urbanísticas e objetivos sociais específicos acordados. Pois segundo o projeto:

Este modelo permite garantir uma adequada e equilibrada articulação entre definição e acompanhamento de objetivos públicos com um modelo de gestão privado, tradicionalmente mais adaptado a uma execução mais dinâmica na ótica do projeto. Permite, ainda, um melhor relacionamento com os agentes econômicos interessados em participar na operação, seja como investidores/compradores, seja como financiadores (Governo do Estado de Pernambuco, 2006, p.63-64).

Mais uma vez, defendemos a concepção de que esse contexto encontra-se pautado sobre a idealização de uma estrutura de gestão perfeita, onde os diferentes atores urbanos seriam convidados a participar de forma equânime para discutir o direcionamento e acompanhamento dos projetos. Quando na realidade o que existe é a conformação de uma realidade muito distinta na qual os arranjos institucionais moldam a ação do estado, e subordinam sua atuação à lógica do mercado.

A seguir será apresentado o projeto desenvolvido para um dos setores supracitados: Setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita, um dos trechos que detinham de uma grande área subutilizada e por esse motivo despertava interesse do capital privado. No local foi proposto um grande projeto de requalificação que buscava a promoção da articulação da cidade com a frente de água; valorização do patrimônio histórico (edificações em roxo); destinação de parte da área para o mercado popular de habitação, comércio e serviços (edificações em cinza); diversidade funcional: escritórios, habitação, comércio e equipamentos turísticos e de lazer e por fim a delimitação de áreas verdes e de passeios públicos, conforme figuras a seguir:

Figura 4 - Planta baixa da proposta para o setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita



Fonte: GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO (2006).

Figura 5 - Perspectiva da proposta para o setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita



Fonte: GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO (2006).

Diante das particularidades territoriais da área de intervenção, o Projeto trazia questões quanto a preservação do patrimônio histórico e do meio ambiente através de propostas que visassem a conservação e manutenção desses espaços; a inclusão sócio-territorial de comunidades existentes mediante a integração desses assentamentos à cidade; e por fim a participação popular. Sobre esse último o projeto afirmava:

É fundamental que tanto o cidadão comum quanto os agentes políticos, econômicos e culturais participem diretamente no processo de tomada de decisões sobre as propostas, já que sua contribuição será fundamental para o sucesso da sua concretização. A memória do lugar, em especial do Porto

do Recife e do Cais José Estelita, enquanto antigos grandes pólos de atividade econômica e de emprego na área, bem como o registro coletivo de todas as discussões posteriores tendentes à sua transformação, tornam particularmente sensível o papel da opinião pública neste processo. A população e os agentes econômicos devem expressar suas reais expectativas, interesses e anseios em relação à intervenção, tendo já como ponto de referência as propostas ora apresentadas (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 2006, p.39).

O Projeto Recife-Olinda, chegou a ser apresentado ao Ministério Público Federal em 2006, para apreciação, e foi feita a solicitação do licenciamento prévio ambiental à Agência Estadual de Meio Ambiente (NÚCLEO, 2005). No entanto, após um período de transição da gestão pública - do governo do Estado de Pernambuco em 2007 (Eduardo Campos- PSDB) e do Município de Recife em 2009 (João da Costa - PT) - não é dada continuidade ao Projeto Urbanístico Recife-Olinda e os terrenos de grande porte são levados a leilão, o que prejudicou as garantias de viabilidade financeira e fizeram com que o Projeto fosse arquivado. A seguir Rolnik (2012) apresenta uma avaliação do desfecho do projeto:

Hoje, na minha avaliação, dois fatores terminaram por detonar a possibilidade de implementação do projeto: o governo do Estado, por um lado, resolveu se desfazer dos seus terrenos no perímetro do projeto, privatizando uma área onde hoje está sendo construído um mega shopping center, e o governo federal, por outro lado, decidiu leiloar o terreno da União no cais José Estelita, que foi arrematado pelas três empresas que hoje pretendem implementar na área o Projeto Novo Recife, que nada tem a ver com o plano que estava em desenvolvimento e sua estratégia mais global e intersetorial de implementação (ROLNIK, 2012)¹¹.

Diante da ausência de um projeto estruturador para esse território enunciado como estratégico, e a presença de uma gestão fortemente empreendedora, ocorre uma crescente apropriação da iniciativa privada, sobretudo dos setores onde estavam localizados os grandes terrenos públicos, como é o caso do setor 4 (Cais José Estelita e Cais de Santa Rita).

A narrativa construída ao longo deste capítulo demonstra a tentativa de materialização de um ideário global sobre o contexto local de planejamento. Onde territórios simbólicos “degradados” e “abandonados” passam a ser reincorporados à lógica do capital privado por meio de políticas de planejamento e gestão urbana. Na cidade do Recife presenciamos as tentativas de implementação dessa nova ótica no

¹¹ Fonte: <https://raquelrolnik.wordpress.com/tag/projeto-recife-olinda/> . Acesso em 18/08/2020.

waterfront da cidade que acabam resultando em sucessivos insucessos, sob a perspectiva do Plano, seja por conta da ausência de um pacto entre os atores urbanos, ou pela falta de continuidade administrativa ao longo das trocas de mandato. Tal dinâmica se enquadra dentro do conceito denominado por Harvey(2005) de acumulação por despossessão utilizado para definir o processo de captura, manipulação e reorganização das configurações espaciais pré-existentes que já não atendem à lógica capitalista, para a posterior reconstrução de novas configurações espaciais que viabilizem a dinâmica de acumulação. Um dos exemplos mais evidentes são os movimentos de privatização do patrimônio público, a princípio pouco rentável, a empresas privadas como forma de reduzir a gestão do ônus Estatal. Apesar dos esforços públicos no que se refere a implementação de diretrizes de planejamento metropolitano - ainda que elas sejam objeto de duras críticas - o que tem se observado na prática é a formulação de diversos Planos e Projetos Estratégicos que viabilizam um maior protagonismo do capital privado sobre a dinâmica de produção do espaço. Na qual o Estado detém de um papel fundamental como agente regulador e viabilizador do negócio.

Após a inviabilização do Projeto Recife-Olinda (2006), a construção de planos estratégicos no Recife só volta a ocorrer em 2014, com o Plano Recife 500 anos (REC500). O REC500 é fruto de uma parceria entre a Prefeitura do Recife e do Núcleo de Gestão do Porto Digital, por meio da ARIES (Agência Recife para Inovação e Estratégia). Ele apresenta-se como uma proposta estratégica de desenvolvimento da capital pernambucana que se realiza por meio da participação popular, da colaboração com especialistas e pesquisadores, bem como da articulação com iniciativas públicas e privadas. O seu horizonte temporal é o ano de 2037, quando a cidade do Recife irá completar 500 anos. O Plano apresenta um conjunto de objetivos a serem concretizados: 1. Conectividade Universal; 2. Recife Cidade Viva; 3. Decisão Informada; 4. Recife Cidade das Águas; 5. Cidade dos Encontros; 6. Primeiro a Infância. Estes desdobram-se em 17 ¹²caminhos

¹² Os 17 caminhos estratégicos são: Cidade Parque; Habitabilidade; Cidade pró-negócios com integração metropolitana; Reestruturação da rede de saúde; Suporte transdisciplinar a primeira infância; Reestruturação da rede de escolas; Resiliência ambiental; Requalificação da infraestrutura urbana; Gestão baseada em evidências; Resiliência econômica; Rede de serviços equitativos; Infraestrutura com foco no transporte ativo; Fortalecimento e promoção da identidade cultural; Cidade do conhecimento; Recife cidade segura; Recife inclusivo; Cidade ativa e responsabilidade social (ARIES, 2019).

estratégicos e 62 projetos (ARIES, 2019). Como o Plano apresenta o mesmo conceito e metodologia dos Planos anteriores, que por sua vez não foram materializados, apontamos para o seguintes questionamentos: Será que o REC500 terá força suficiente para ser concretizado? Será que suas ações serão capazes de alterar a estrutura hegemônica vigente e promover justiça social?

4 A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO ESTRATÉGICO: A MATERIALIDADE EMPÍRICA DO CAIS JOSÉ ESTELITA E DO CAIS DE SANTA RITA

Dentro do campo científico, o objeto empírico se apresenta como um conjunto de fenômenos e processos que são utilizados para comprovar alguns métodos de pesquisa. Diante do contexto de inviabilização do Projeto Recife-Olinda resolvemos nos debruçar sobre um dos setores enunciados como estratégicos - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita - a fim de analisar os resultados das recentes práticas de Planejamento Urbano sobre o território em questão. Ainda que o Projeto não tenha sido viabilizado, partimos do pressuposto de que o cenário que fora criado foi imprescindível para promover a atual dinâmica de valorização e especulação imobiliária. Haja vista que ela tem início ainda durante a formulação do Plano Estratégico Recife-Olinda, quando são anunciados os primeiros empreendimentos privados: Pier Maurício de Nassau e Pier Duarte Coelho. Com o arquivamento do Projeto Recife-Olinda é anunciado outro empreendimento, com maior envergadura, intitulado de Projeto Novo Recife. Este consiste em treze torres residenciais, empresariais e de serviços a serem implantadas no terreno do antigo Cais José Estelita. E por fim, em 2020 foi anunciada nas proximidades do Cais de Santa Rita a construção de um Complexo composto por dois grandes equipamentos: um Hotel Marina e um Centro de Convenções que fazem parte de um projeto muito mais amplo de revitalização proposto para a antiga região portuária da cidade do Recife.

Neste capítulo apresentaremos o histórico de “construção” do território estratégico Cais José Estelita e Cais de Santa Rita. Como o próprio nome sugere, o Cais consiste numa intervenção física promovida pela elevação de terra, ou aterro, à margem de um rio, lago ou mar que visa facilitar o embarque e o desembarque de cargas e passageiros. No caso do Cais José Estelita e Cais de Santa Rita, foram promovidos sucessivos aterros sobre o estuário da Bacia do Pina para atender as funções das atividades portuárias. Elas se mantiveram em funcionamento até a década de 1990, antes da transferência do Porto para a região de Suape. Tal mudança coincide com a implementação das práticas de Planejamento Estratégico dentro da esfera municipal da cidade do Recife, quando Planos Urbanísticos passaram a enunciar um conjunto de áreas estratégicas para a atração de novos investidores. E a antiga região portuária do Recife, por se constituir numa área

“abandonada’ e simbólica, passou a ser objeto de interesse das novas práticas. A seguir, apresentamos a localização do Setor 4.

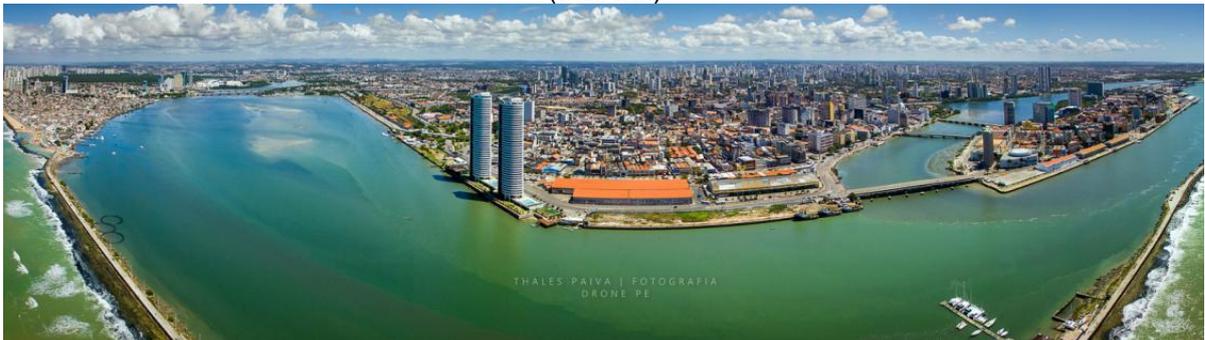
Figura 6 - Delimitação da área de estudo, Setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita



Fonte: Elaboração da autora, sobre imagens de satélite extraídas do Google Earth (2020).

Inicialmente é importante contextualizar que a Bacia do Pina, consiste num importante espaço estuarino da cidade onde ocorre a confluência dos rios Capibaribe (braço sul), Tejiipió, Jordão e Pina com o Oceano Atlântico. Com uma área de 3,6km, a Bacia encontra-se limitada pelos bairros do Cabanga e São José, ao norte; Pina e Brasília Teimosa, ao sul; Afogados, a oeste; e o dique natural de arrecifes, a leste. Por se tratar de uma área alagadiça de beira de mangue, durante muito tempo ela foi ocupada pelas classes com menor poder aquisitivo, o que justifica a grande presença de Zonas de Interesse Social (ZEIS) em seu entorno conforme imagem anterior. A imagem a seguir mostra o grande potencial paisagístico do território estuarino.

Figura 7 - Bacia do Pina (à esquerda), Cais José Estelita e Santa Rita (ao centro) e bairro do Recife (à direita)



Fonte: THALES PAIVA (2016)¹³.

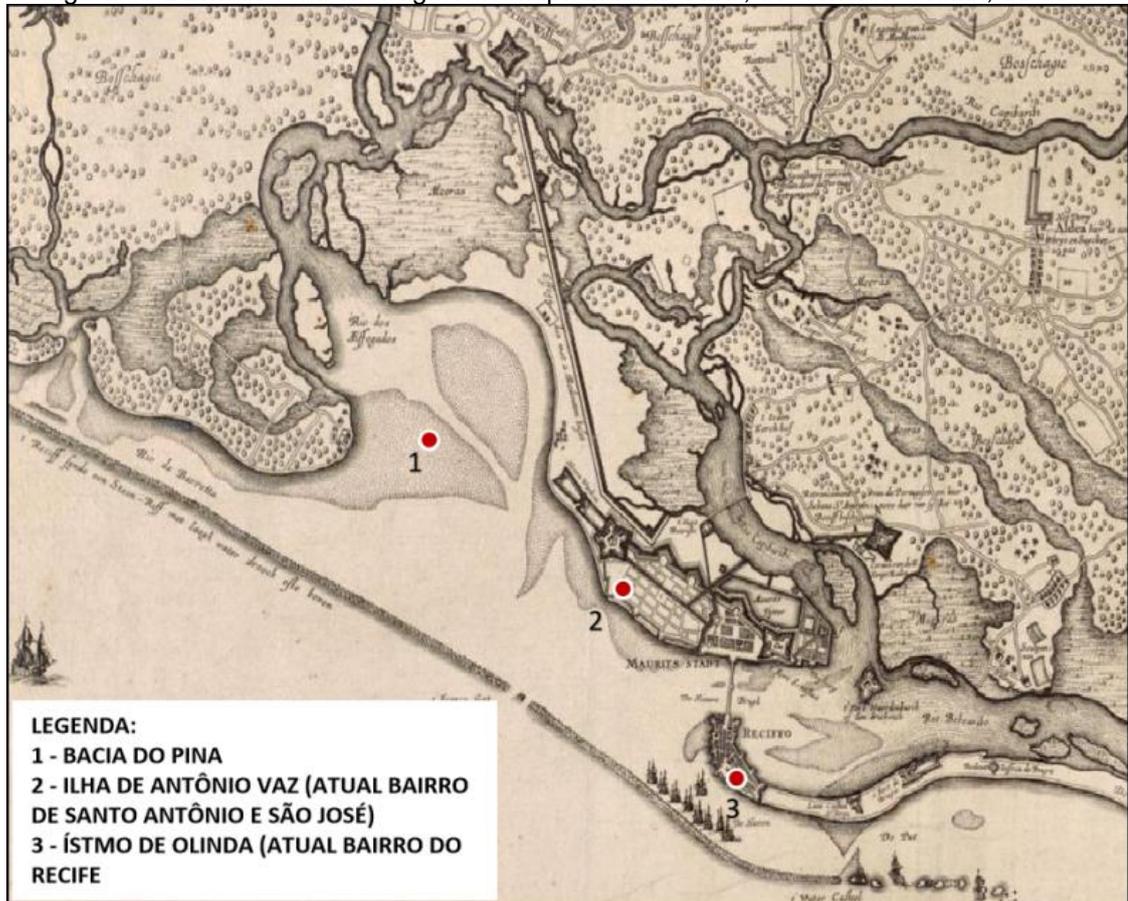
4.1 A CIDADE PORTUÁRIA E INDUSTRIAL

O processo de adensamento populacional sobre as margens da Bacia do Pina remonta ao ano 1630 durante o período de ocupação holandesa. Até então, a região contava apenas com um pequeno povoado situado no istmo de Olinda - atual bairro do Recife - que servia de apoio à antiga sede da Capitania Hereditária de Pernambuco - Olinda (SILVA, 2008). Com a ocupação holandesa, o Recife é elevado a categoria de vila, tornando-se a sede do governo holandês no Brasil, onde são promovidas uma série de intervenções urbanas. Em 1637 é realizado o primeiro Plano Urbanístico da cidade, liderado pelo arquiteto Holandês Piter Post, que se materializou a partir de alguns aterros, sobretudo na ilha de Antônio Vaz (atual bairro de Santo Antônio e São José) onde foi firmada a cidade Maurícia. A cartografia da

¹³ Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/thalespaiva/28880361355>. Acesso em 24/07/2020.

cidade do Recife datada de 1648 já demonstra a presença de uma rede de infraestruturas urbanas sobre o entorno da Bacia do Pina.

Figura 8 - Bacia do Pina em fragmento mapa Maurits-Stadt, de Cornelis Goliath, de 1648



Fonte: Elaboração da autora, sobre Fragmento do mapa (CORNELIS GOLIATH, 1648)¹⁴.

De acordo com o mapa, podemos notar a presença do forte do Príncipe Guilherme (já destruído) localizado ao norte, no atual bairro de Afogados e o forte Frederick Henrich (ainda existente e conhecido como forte das Cinco Pontas) situado no atual bairro de São José. O primeiro foi instalado para proteger o acesso às terras canaveiras no interior do continente e o segundo, responsável por defender a Barreta de Afogados - uma abertura natural existente na barreira de corais dos arrecifes - e garantir o domínio das chamadas cacimbas de Ambrósio Machado - uma fonte de abastecimento de água na Ilha de Antônio Vaz (MENEZES, 2000). Como um elemento de ligação entre esses dois equipamentos, foi construído o dique de

¹⁴ Disponível em <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/biblioteca-virtual-da-cartografia-historica-do-seculo-xvi-ao-xviii/artigos/perfecte-caerte-der-gelegentheyt-van-olinda-de-pharnambuco-maurits-stadt-ende-treciffo/>. Acesso em 20/05/2020.

Afogados, que servia para reduzir as constantes inundações dessa grande planície de terras baixas e parcialmente alagáveis.

Por se constituir sobre uma planície aluvial, repleta de ilhas, penínsulas e manguezais, parte significativa de sua ocupação foi dada mediante sucessivos aterros sobre os estuários dos rios Capibaribe, Beberibe e Tejipió. O bairro do Pina, por exemplo, apresentava uma configuração espacial totalmente diferente do que existe atualmente. Sendo inicialmente composto por um conjunto de ilhas - do Bode, do Nogueira, do Lazareto, da Raposa, das Cobras e do Felipe - todas circundadas por densa vegetação de mangue. O que demonstra uma íntima ligação da cidade com os corpos d'água, na qual territórios são criados através da incorporação dos mangues, alagados e do rio a massa urbana. Não é a toa, que muitos poetas e historiadores locais afirmam que o Recife é uma cidade tomada das águas.

Em 1654, os portugueses retomam o controle da capitania e dão continuidade ao processo de expansão urbana da cidade do Recife. Nesse período o único trecho densamente povoado eram os bairros de Santo Antônio e São José situados ao norte da Baía. Com o passar dos anos, começam a surgir pequenos povoados de pescadores nas faixas litorâneas, em terras que normalmente pertenciam aos senhores de engenhos ou as irmandades e ordens religiosas (ARAÚJO, 2007). Um desses pontos era a Fazenda Nossa Senhora do Rosário da Barreta - uma propriedade jesuíta situada no bairro do Pina. Sua povoação era constituída basicamente por "*camadas sociais ligadas à pequena lavoura e à pesca: jangadeiros e pescadores livres e escravos, sítiantes e rendeiros, proprietários de terra, de currais de peixe e embarcações*" (ARAÚJO, 2007, p. 56). Nesse período a fazenda também passou a abrigar uma grande estrutura que servia para hospedar, por um período de quarentena, pessoas contaminadas com doenças contagiosas e que haviam recém chegado ao Brasil - muitos deles eram negros escravizados provenientes da África. Há registros que este equipamento funcionou de 1843 à 1902, tendo sua estrutura ampliada por determinação do Estado, quando passou a se chamar Hospital Lazareto (SILVA, 2008).

A intensificação do processo de industrialização dos países centrais, bem como a abertura dos portos brasileiros em 1808 induziram a uma forte dinamização da economia brasileira, o que demandou uma ampliação dos portos marítimos nas

principais cidades litorâneas como o Rio de Janeiro, Niterói, Salvador e Recife. Em paralelo, também foram realizadas obras de alargamento viário que tinham como objetivo promover a ampliação da circulação de mercadorias e da burguesia nascente.

Nessa época, o porto do Recife assumia a terceira posição em importância nacional, o que demandou a necessidade de ampliação de suas estruturas, sobretudo para viabilizar a comportação de embarcações de grande porte. Um dos grandes problemas que o porto de Recife enfrentava era o assoreamento causado por uma abertura natural existente na barreira de corais que permitia o fluxo direto das águas do mar até o interior da Bacia do Pina. Portanto, para conter esse processo foram empreendidas um conjunto de obras portuárias no período de 1845 à 1849, dentre elas destaca-se o fechamento da Barreta das Jangadas - a abertura que permitia o fluxo direto das águas do mar até o interior da Bacia do Pina e a construção do dique da Ilha do Nogueira - um molhe de pedras de ligação entre o atual bairro Pina com a barreira de corais (SILVA, 2008).

Figura 9 - Fragmento da Planta da cidade do Recife e seus arrabaldes, confeccionada pela Repartição das Obras Públicas da cidade em março de 1875



Fonte: Elaboração da autora, sobre Fragmento da Planta da cidade do Recife e seus arrabaldes (GALLICA)¹⁵.

¹⁵ Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530985443/f1.item.zoom>. Acesso em 20/08/2020.

Como parte das obras, em 1958, foi inaugurada a primeira estrada de ferro do nordeste e segunda do País, denominada estrada Recife - São Francisco. Ela partia do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas (na margem norte da Bacia do Pina) até a região da Mata Sul do Estado de Pernambuco onde concentravam-se a maioria dos engenhos de cana-de-açúcar do Estado(FREIRE; LACERDA, 2017).

Em 1888, com a abolição da escravatura ocorre uma grande migração das populações que haviam sido escravizadas - proveniente das zonas açucareiras - e dos retirantes que sofriam com as secas periódicas no sertão. Ao chegar na cidade essa população não consegue ter acesso aos meios necessários para sua reprodução social, e assim, passam a ocupar de forma precária, as áreas desvalorizadas da cidade. Segundo Castro (1968) um desses destinos consistiam nos bairros localizados sobre as margens da Bacia do Pina:

Afogados, Pina, Santo Amaro, zonas dos mangues, dos 'mocambos', dos operários, dos sem profissão, dos inadaptados, dos que desceram do sertão na fome e não puderam vencer na cidade, dos rebelados e dos conformados - dos vencidos. Zona dos 'mocambos'. Cidade aquática, com casas de barro batido a sopapo, telhados de capim, de palha e de folhas-de-flandres. Cumbucas negras boiando nas águas. Mocambos - verdadeira senzala remanescente, fracionada em torno às Casas Grandes da Veneza Americana. Poesia primitiva de negros e mestiços fazendo xangô e cantando samba. Fisionomia africana (CASTRO, 1968, p. 17).

4.2 MODERNIZAÇÃO, HIGIENE, SALUBRIDADE E MONUMENTALIDADE

A partir das primeiras décadas do século XX, as principais capitais brasileiras passaram por um conjunto de intervenções urbanas, sobretudo nas áreas centrais, que tinham como intuito atender as novas demandas interpostas pela dinâmica capitalista. Na cidade do Rio de Janeiro, o ex Prefeito Pereira Passos (1902-1906) empreendeu diversas intervenções como a abertura: da Avenida Central; da Rua Uruguaiana e da Rua Sete de Setembro (1904); que por sua vez foi prolongada até o Largo da Carioca (1905). Em Porto Alegre foi concebido em 1914 o Plano de Melhoramento da cidade. Em Salvador, as experiências urbanas tiveram início com o projeto de modernização do porto (1906-1921), seguido pela remodelação e ampliação da Cidade Baixa e da Cidade Alta. Já em São Paulo, destaca-se o

alargamento da Rua Líbero Badaró que ampliou os tradicionais sete metros de largura para dezoito (PONTUAL; PICCOLO, 2008).

De forma muito semelhante, a cidade do Recife adere a esse conjunto de intervenções urbanas, uma vez que a capital Pernambucana era apontada como a mais importante cidade da região nordeste. Ao longo das primeiras seis décadas do século XX, o Recife foi objeto de um conjunto significativo de propostas, pareceres e planos urbanísticos (PONTUAL, 1996). Como parte desse extenso pacote de intervenções, em 1909, sob a gestão do ex governador Herculano Bandeira de Mello, foram realizadas ações urbanas pautadas nos Planos de Melhoramentos e Reforma do Porto e do Bairro do Recife (1909-1926) e no Plano de Saneamento do Recife (1909 – 1915). A princípio, os Planos tinham como foco a modernização do antigo bairro portuário que ainda mantinha muitas edificações antigas. Como parte das obras foi prevista a abertura de três novas avenidas no bairro do Recife: Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), Avenida Marquês de Olinda e Avenida do Porto (atual Avenida Alfredo Lisboa), e realizado o alargamento de algumas ruas transversais. Tudo isso se deu através da demolição em massa de um número expressivo de edificações, praticamente todas as construídas no período holandês, que na época eram consideradas pelo governo como desprezíveis e esteticamente deploráveis.

Como parte do extenso programa de obras do Plano de Saneamento proposto por Saturnino de Brito foi construída em 1910 a ponte do Saneamento sob a Bacia do Pina. Ela servia para facilitar a passagem de duas tubulações de esgoto, e viabilizar o acesso de veículos e pedestres à zona sul da cidade (SILVA, 2008). Ao mesmo tempo em que a nova estrutura melhorou consideravelmente os serviços de coleta de esgotos da cidade formal, bem como a conexão da zona sul com o centro, ela também trouxe prejuízos às ocupações do bairro do Pina que a partir de então passaram a conviver com os dejetos que desaguavam sobre a praia. Esse fator reforçou ainda mais o estigma da região que fora criado desde a construção do Lazareto (ALVES, 2009). Ainda neste período foi instalado no bairro do Pina uma série de casas que serviam para abrigar os funcionários que trabalhavam nas oficinas de apoio às obras portuárias (SILVA, 2008).

Da mesma forma que a cidade formal crescia se modernizando, as estruturas precárias, chamadas de mocambos, também se disseminavam de forma crescente. Segundo o censo de 1913, os mocambos perfaziam um total de 16.347 unidades o que correspondia a 43,3% das edificações existentes na cidade. Dentre eles, uma grande parcela encontrava-se situada sobre os bairros de Afogados e São José, ambos situados sobre as margens da Bacia do Pina (LIRA,1996, p. 141).

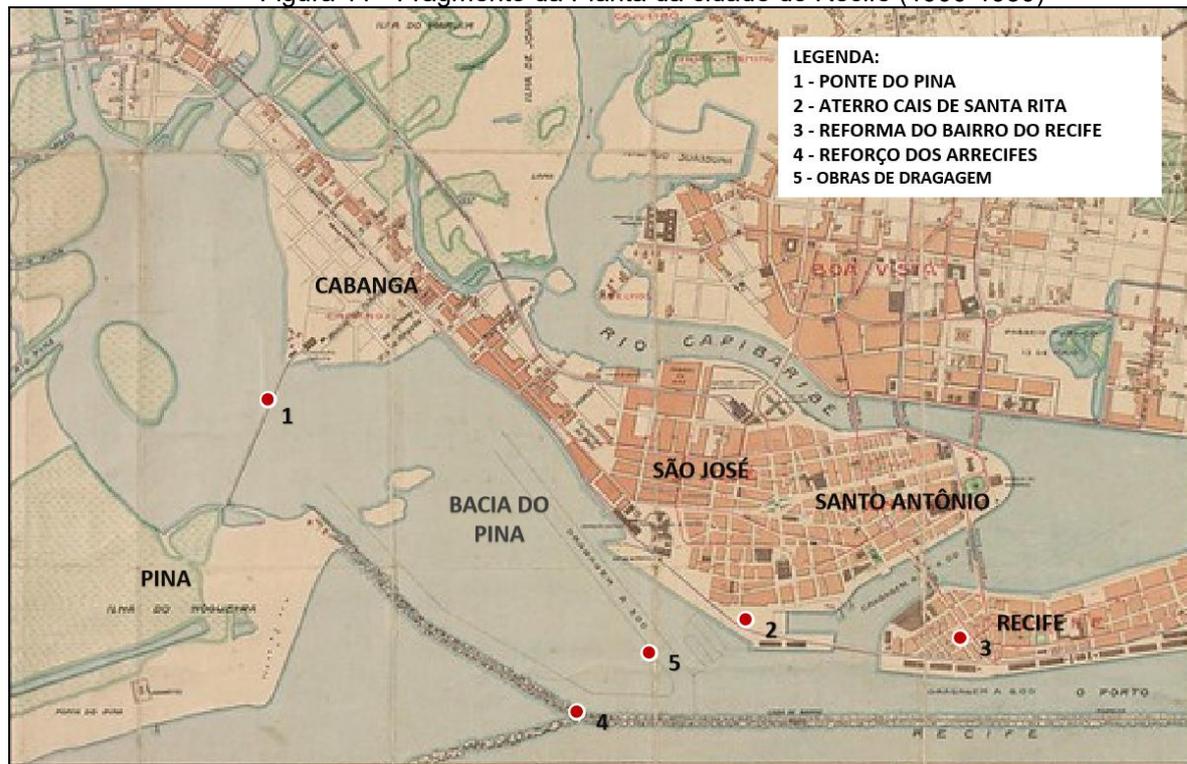
Em 1922, sob a gestão do ex governador Sérgio Loreto, foi dada continuidade ao projeto de modernização com serviços de dragagem e aterros (na região que parte do forte do Brum até o Cais Santa Rita); obras de canalização de águas pluviais e galerias; reforço dos arrecifes; construção de novos armazéns para estocagem de mercadorias e ampliação das estradas de ferro que partiam do porto até o interior do Estado (MOREIRA, 1995). Além disso, foi promovida uma intensa dinâmica de expansão urbana para as periferias da cidade, a partir de dois eixos principais: o bairro de Boa Viagem, na zona Sul, e a Campina do Derby, na zona oeste. A partir de 1924, o bairro de Boa Viagem passou a contar com duas novas vias de ligação, a atual Avenida Engenheiro Antônio Goes e a Avenida Beira Mar - hoje Avenida Boa Viagem - além de dispor de infraestruturas de transportes, iluminação elétrica, esgoto, abastecimento de água e telefonia.

Figura 10 - Aterro do Cais de Santa Rita (Bacia do Pina e Oceano Atlântico ao fundo). Nesta foto, nota-se a ausência do aterro do Cais do Saneamento (Futuro Cais José Estelita) executado posteriormente



Fonte: FACEBOOK (2019).

Figura 11 - Fragmento da Planta da cidade do Recife (1900-1930)



Fonte: Elaboração da autora, sobre Fragmento da Planta da cidade do Recife e seus arrabaldes (ARQUIVO NACIONAL)¹⁶.

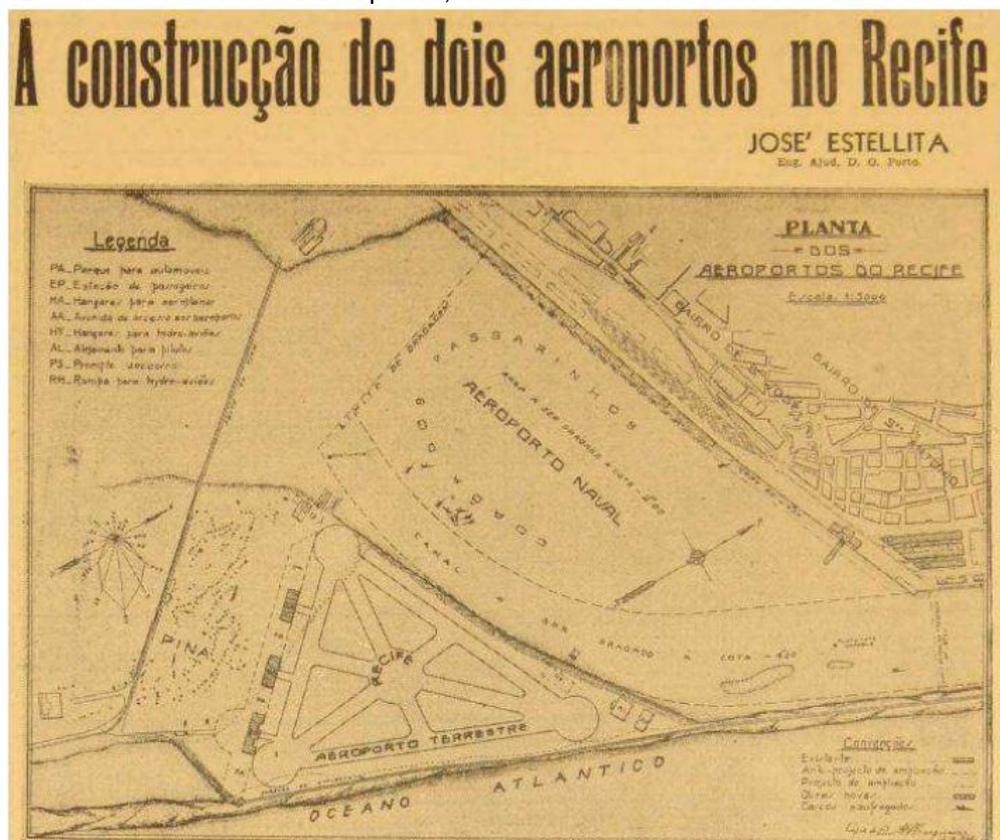
A dinâmica de expansão urbana atraiu novos moradores para as proximidades da baía do Pina, sobretudo as classes mais ricas. Tal fator, gerou uma grande pressão sobre os mocambos existentes que foram constantemente sendo empurrados para os terrenos de menor valor, sem nenhuma infraestrutura e cada vez mais afastados do centro comercial (HERRERA, 1992).

A partir de 1930, os preceitos do movimento moderno na arquitetura e no urbanismo defendidos pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) passaram a ser amplamente incorporados pelo País. No Rio de Janeiro o ex prefeito Antônio Prado Júnior convida o urbanista francês Alfred Agache para formular um novo Plano de “remodelação, extensão e embelezamento” da cidade alinhado com os preceitos modernistas. Em São Paulo, pela primeira vez, é apresentado o Plano da cidade pelo ex prefeito Prestes Maia. Em Recife registra-se a presença de diferentes propostas de cunho modernista, como o Plano de Remodelação e Extensão de Nestor de Figueiredo (1932); o Plano de Remodelação

¹⁶ Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/arquivonacionalbrasil/48472098842> . Acesso em 21/06/2020.

de Atílio Corrêa Lima (1936); e as Sugestões ao Plano de Reforma de Ulhôa Cintra (1943). Na gestão do ex governador Carlos de Lima Cavalcanti (1930-1937) foi dado andamento as obras de ampliação do Porto do Recife, com o enfoque sobre os atuais bairros de Brasília Teimosa, São José e Santo Antônio. Neste último situavam-se os principais equipamentos comerciais, religiosos e as organizações governamentais (PONTUAL, 1998). Como parte do pacote de obras, foram realizados dois grandes aterros sobre as margens da Bacia do Pina: o primeiro no Cais do Saneamento - atual Cais José Estelita - onde estava prevista a instalação de galpões de armazenamento para dar suporte ao Pátio Ferroviário (PONTUAL, 2007) e o segundo no atual bairro de Brasília Teimosa - estava prevista a instalação de um pequeno aeroporto triangular no continente e outro aeroporto naval na bacia do Pina. Ambas intervenções estavam vinculados às obras portuárias e tinham como intuito melhorar o escoamento da produção de mercadorias. A imagem a seguir corresponde a um fragmento do Jornal da Manhã que enuncia a construção dos dois aeroportos no Recife e prevê os aterros no Cais do Saneamento e no atual bairro de Brasília Teimosa (SILVA, 2008).

Figura 12 - Planta de dois novos aeroportos, localizados no areal novo e na Bacia do Pina (Recife)



Fonte: JORNAL DA MANHÃ (18.09.1935).

Para viabilizar a construção do futuro aeroporto foram demolidos cerca de 900 mocambos que existiam nas proximidades do novo aterro. Entretanto, como a obra não chegou a ser concluída o local foi abandonado com a justificativa de que as pistas de pouso previstas para o aeroporto não tinham as dimensões exigidas pelo Departamento da Aeronáutica Civil (CAVALCANTI, 2017; MENEZES, 2015). Posteriormente, o local aterrado passou a prever a construção de um Parque de Inflamáveis para a região portuária, só que mais uma vez, o projeto não foi executado. A grande faixa aterrada ficou conhecida como Areal Novo e se manteve “desocupada” até a segunda guerra mundial, quando ela passou a ser utilizada como uma pequena base militar (BOTLER, 1994).

Em 1937 é decretado um golpe de estado, organizado pela Aliança Libertadora e sob a liderança de Getúlio Vargas. Este processo inaugura um novo regime no Brasil, intitulado de Estado Novo (1937-1946), que visava o controle e restauração de uma nova ordem nacional pautada na industrialização. Como a industrialização necessitava de uma grande demanda de mão-de-obra trabalhadora foram implementadas legislações trabalhistas e políticas de produção e financiamento de moradias populares, aliadas a instrumentos de regulação urbanística revolução industrial inglesa, para impulsionar a migração dos trabalhadores rurais para as zonas urbanas.

Nesse período o país contou com a presença de diversos interventores Estaduais e Municipais. A cidade do Recife, por exemplo, ficou a comando do interventor federal Agamenon Magalhães e do municipal Novaes Filho (1937-1945). Ambos encontravam-se fortemente dedicados ao compromisso com a nova administração pública, pautada na ordem, eficiência e progresso defendida pelo Estado Novo. Novaes Filho seguiu a risca a hierarquia político-administrativa do novo regime colocando entre suas metas a extinção dos mocambos, o equilíbrio das finanças municipais e a elaboração de um plano de remodelação urbana da cidade. Este foi materializado através do Plano de Reforma do Bairro de Santo Antônio (1938) e do Plano Geral de Expansão da Cidade (1943) (PONTUAL, 1996).

Em abril de 1938 foi decretada a proibição da construção de mocambos sobre as regiões centrais que só poderiam ser construídos em zonas suburbanas pré-

determinadas pela prefeitura. Embora a medida já existisse desde 1934¹⁷, a partir desse período ela passou a vigorar de forma muito mais rigorosa. Após cinco meses é criada a Liga Social contra o Mocambo (LSCM), posteriormente nomeada de Serviço Social Contra o Mocambo (SSCM). Esta apresentava-se como uma instituição privada e “humanitária” que tinha como meta a erradicação dos mocambos e o incentivo de construção de casas populares dotadas de condições higiênicas e de “fácil aquisição” (ALVES, 2009). A tentativa de construção de casas populares vinha sendo realizada desde o período anterior por meio da Fundação da Casa Popular - vigente entre 1922 a 1926 - entretanto, diante da ausência de continuidade dos projetos das vilas, essa ação não teve força e acabou sendo engavetada.

A primeira ação da LSCM foi a criação da Comissão Censitária dos Mocambos do Recife onde foram quantificados 45.581 mocambos (164.637 habitantes) situados no perímetro urbano, o que correspondia a 63,7% das habitações na cidade¹⁸. Em seguida foram promovidas ações de remoção e demolição dos mocambos, sob o discurso de que a população residente seria realocada para novas unidades habitacionais. Porém, no primeiro momento o que ocorreu foi uma destruição massiva dessas estruturas habitacionais, sem que houvesse nenhuma medida alternativa aos moradores. Somente após as articulações com as carteiras prediais dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs), é que foi dado início a construção das vilas habitacionais destinadas às entidades profissionais, corporativas e aos segmentos profissionais não-organizados. Uma das áreas onde foram implementadas as novas vilas foi o atual bairro do Cabanga onde foi construída uma vila com 70 casas populares (PONTUAL, 1996).

Ainda assim o número de casas construídas pela Liga não chegou nem perto de atender a demanda. De acordo com o relatório da Comissão, datado de 1939-1944, foram construídas 7.582 casas populares enquanto cerca de 12 mil mocambos foram demolidos. O que representou cerca de 30 mil pessoas pobres, desalojadas e

¹⁷ Em 1934 entra em vigor o decreto estadual de nº 268, que proibia a construção de mocambos no perímetro principal e urbano da capital, induzindo que os mesmos fossem construídos em zonas suburbanas, e em pontos determinados pela prefeitura (Diário Oficial do Estado de Pernambuco, 25 de janeiro de 1934).

¹⁸ Fonte: Observações Estatísticas sobre os Mocambos do Recife. Recife: Imprensa Oficial. 1939.

sem acesso a nenhum tipo de moradia que foram transferidas para municípios vizinhos ou regiões periféricas. Ou seja, os mocambos saíam da lama e se direcionavam para os morros da cidade sem que houvesse nenhuma alteração das estruturas sociais existentes.

Apesar da Liga se colocar como uma política de assistência social, na realidade, ela se apresentou como um mecanismo de remoção sistemática dos mocambos, sobretudo daqueles situados sobre as áreas centrais da cidade e nas proximidades dos grandes eixos de circulação. Alves (2009) destaca que o objetivo de tais ações não era apenas a melhoria dos padrões de higiene e estética da cidade, mas atender aos interesses do mercado por meio da abertura de novas áreas para a valorização imobiliária na região central, áreas que até então eram ocupadas pelas estruturas dos mocambos. Ainda assim, algumas comunidades pobres conseguiram manter-se nos territórios mediante um intenso processo de luta e resistência popular.

Outra grande preocupação dessa gestão era com a viabilização do tráfego de veículos motorizados que apresentavam uma demanda crescente. Para tanto, foi realizada uma grande intervenção no antigo bairro de Santo Antônio por meio da: abertura da Avenida 10 de Novembro (atual Avenida Guararapes); reforma da Praça da Independência; construção da Ponte Duarte Coelho (que interliga os bairros da Boa Vista e Santo Antônio); e início da abertura da Avenida Dantas Barreto. Esta última serviria como um corredor de ligação entre a Praça da República, no bairro de Santo Antônio, à Praça Sérgio Loreto, situada ao norte da Bacia do Pina e próxima ao Cais do Saneamento. As obras das avenidas 10 de Novembro e Dantas Barreto promoveram inúmeras desapropriações, vendas e doações de lotes no centro da cidade. A primeira se deu sem muita resistência, sendo concluída em 1937. Já a segunda resultou em diversos embates, sobretudo por conta das desapropriações e demolições de edificações históricas¹⁹. Sua execução teve início com o decreto-lei nº 378 de 20/12/1943, e só foi concluída após três diferentes gestões (PONTUAL; CAVALCANTI, 2003).

¹⁹ São elas: "a Igreja de Nossa Senhora do Paraíso, o Hospital São João de Deus (1686), o Quartel do Regimento de Artilharia (1786) e a Academia do Paraíso, reduto do movimento de 1817" (PONTUAL, 1998, p. 155).

A interventoria de Novaes Filho e Agamenon Magalhães coincidiram com o período da presença militar norte-americana no Recife, dada em virtude das alianças do País durante a Segunda Guerra Mundial. A escolha da capital Pernambucana como base militar justificou-se tanto pela localização geográfica e estratégica - já que se trata de um ponto importante na defesa do hemisfério ocidental - quanto pela grande relevância de sua região portuária. E assim, a partir de 1941, o Recife tornou-se sede de um complexo número de instalações militares e de apoio à base naval norte americana (SIQUEIRA, 2020). Um desses pontos de instalação foi a margem Sul da Bacia do Pina que a partir de então passou a abrigar o exército norte americano e a comportar grandes equipamentos como o Aeroclube do Recife e a base naval americana da *Radio Station*. O primeiro tinha como objetivo formar aviadores oficiais para atuarem na segunda Guerra Mundial, e o segundo facilitar a comunicação de cunho estratégico entre a marinha norte-americana e seus aliados. Nesse período houve uma intensificação da dinâmica de ocupação do bairro do Pina através de pequenos equipamentos de comércio e serviços que davam apoio à nova comunidade residente (SILVA, 2008).

Com o término da Segunda Guerra Mundial em 1945, as tropas norte-americanas deixaram as bases e instalações militares do Recife. E assim, o terreno da *Radio Station* foi retomado pela marinha (1955), passando a comportar a instalação de uma estação de telecomunicações; o aeroclube se manteve como uma pista de pouso e decolagem para aviões de pequeno porte e o areal novo, onde estava locada a base militar ficou “desocupado” (SILVA, 2008). Durante muito tempo, a presença da *Radio Station* e do Aeroclube no bairro do Pina se constituíram em empecilhos para a expansão imobiliária do entorno. Isso porque a presença dos dois equipamentos impunham um limite de até cinco pavimentos das edificações e proibia a presença de elementos metálicos sobre a cobertura das mesmas. Essa dinâmica só foi alterada com a desativação da Rádio Pina em 1990 e a posterior desativação e desapropriação do Aeroclube em 2013 (AEROCLUBE, 2008). Enquanto Boa Viagem tornava-se o símbolo da distinção social, o Pina e as áreas do entorno sofriam com falta de saneamento básico e infraestrutura urbana, sendo o reduto das classes com menor poder aquisitivo (SILVA, 2008).

O fim da segunda guerra mundial e a necessidade de reconstrução dos países afetados pelos conflitos consolidou um novo modelo de desenvolvimento econômico dos países capitalistas. O novo regime, conhecido como fordista-keynesiano, era pautado fundamentalmente na expansão industrial e no consumo em larga escala. A reorganização das forças produtivas promoveu alterações significativas sobre a espacialidade urbana, dadas tanto pela decomposição das estruturas sociais agrárias existentes quanto pela intensificação da imigração da população rural para os centros urbanos. No Brasil, diante do baixo índice de industrialização do país e sobretudo das regiões norte e nordeste, foram mobilizados esforços para a industrializar esses territórios.

Como nesse período cidade do Recife era apontada como território privilegiado em relação as demais capitais nordestinas, já que apresentava a maior densidade populacional, detinha de um grande porto e encontrava-se articulada com os demais territórios via rodovias e ferrovias, começam a ser implementadas ações de cunho desenvolvimentistas. O novo contexto marca um período de transição das concepções dos planos da cidade Recife, de modo que o planejamento, que até então era pautado em noções de embelezamento, higiene, salubridade e monumentalidade, passou a ser substituído por um novo modelo pautado na harmonia, integração, equilíbrio e desenvolvimento econômico. A ênfase passou a ser dada a partir da articulação entre as diretrizes físico-territoriais com os objetivos econômicos (PONTUAL, 1998).

4.3 MODERNIZAÇÃO, INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Nas décadas seguintes, particularmente entre 1950 e 1970, a cidade do Recife apresentou um vertiginoso crescimento demográfico que foi acompanhado por uma atuação forte da figura do Estado sobre o espaço urbano. Em 1955, é realizada a primeira eleição popular para Prefeito que tem como resultado a vitória do candidato Pelópidas Silveira (1955-1959), representante da coligação Partidária Frente do Recife²⁰. A sua administração marca um novo direcionamento político por

²⁰ A Frente do Recife foi uma coligação partidária formada em 1955 em decorrência das eleições Municipais da cidade. Considerada uma frente esquerdista formada por comunistas, socialistas e trabalhistas que atuava em torno de ideias nacionalistas e democráticas.

meio da consolidação das liberdades constitucionais vigentes na Democracia Desenvolvimentista. Apesar de ser dado continuidade as proposições dos planos precedentes - com obras referentes ao tráfego, salubridade e monumentalidade (Avenida Dantas Barreto) - percebe-se a incorporação de novas pautas vinculadas ao desenvolvimento, às reformas sociais e às melhorias das estruturas dos subúrbios (PONTUAL, 1998).

A maioria das associações de bairros do Recife surgem nesse período, incentivadas por correntes político-partidárias de esquerda que visavam a ampliação da participação popular sobre os setores da administração pública. Em consonância também foram implementadas políticas de acesso à terra urbana, por meio da compra dos terrenos pela prefeitura e sua posterior venda aos moradores dos mocambos. Tal ação era acompanhada pela isenção de imposto predial urbano sobre as novas construções feitas de alvenaria (PONTUAL, 1998).

A ampliação e fortalecimento dos movimentos sociais resultou numa série de ocupações na cidade do Recife, a exemplo do bairro de Brasília Teimosa, situado na margem Sul da Bacia do Pina. A ocupação foi dada sobre a área do antigo areal novo, desocupada pelos norte americanos desde o fim da segunda guerra mundial. Apesar da forte repressão policial que constantemente destruía e removia os barracos existentes. A noite, a população residente se reunia e reconstruía todos eles (BRASÍLIA, 2014). A teimosia aliada a grande mobilização popular garantiram um aforamento e, 1953 que autorizava a ocupação legítima da comunidade. Entretanto, dois anos depois o aforamento foi suspenso e em 1958, os moradores conseguiram o direito de permanecer no local, porém ainda sem muitas garantias do Estado (CAVALVANTI, 2017).

Ao final da gestão de Pelópidas é instalado dois grandes equipamentos sobre a margem sul da Bacia do Pina, o Departamento Nacional de Rodagens (DNER), inaugurado em 1959 e a Fábrica de Rum Bacardi, inaugurada em 1961 (BARTHEL, 1959).

Posteriormente nota-se uma relativa continuidade da gestão empreendida pelo governo de Pelópidas da Silveira até que em 1964 é instaurado um golpe militar no Brasil, estabelecendo um regime fortemente autoritário. Esse período foi marcado por uma grande repressão política, social e uma atuação incisiva sobre o espaço

urbano que visava o controle da população e a “modernização” dos centros urbanos. Os prefeitos eram indicados de forma indireta pelo regime, no contexto local do Recife foram nomeados um total de seis prefeitos.

4.4 AS INTERVENÇÕES VIÁRIAS COMO FUNDAMENTO DA RAZÃO MODERNIZANTE

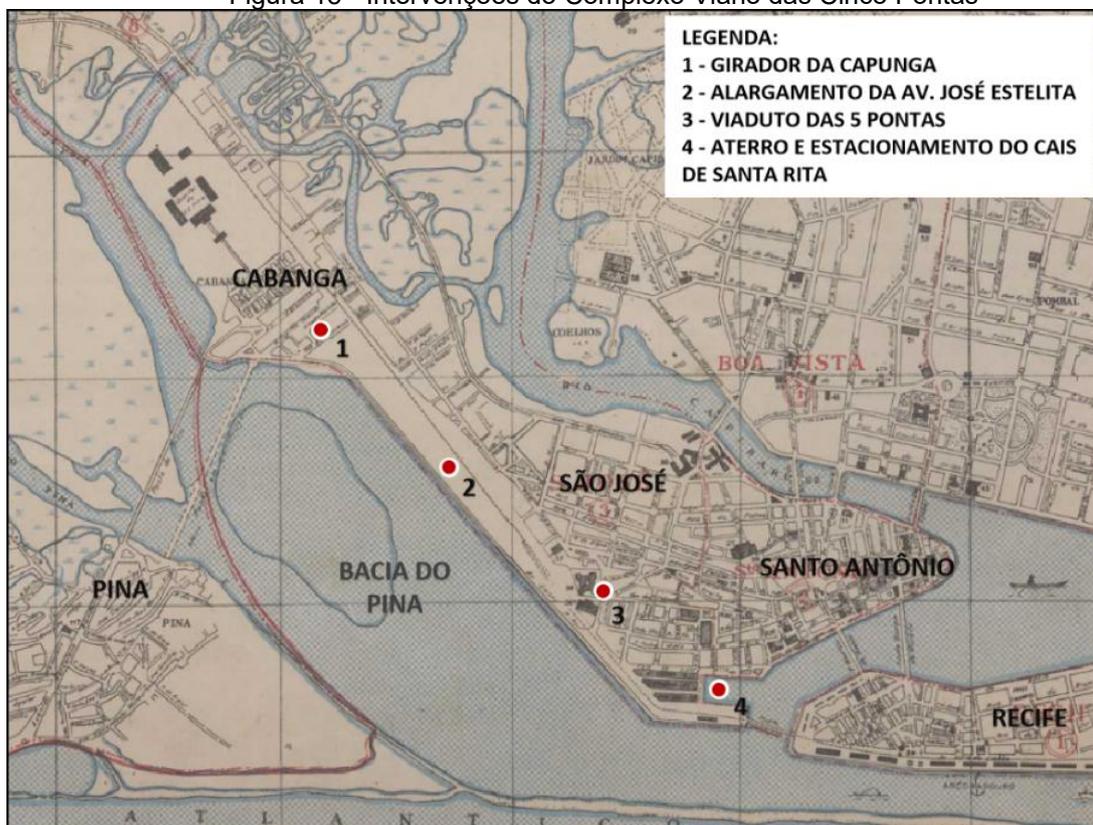
Durante a vigência do regime militar no País (1964-1985), o planejamento urbano foi elevado à condição de prioridade nas políticas governamentais, tendo como principais frentes a construção de obras viárias e a expansão do tecido urbano por meio do financiamento da moradia popular do Banco Nacional de Habitação (BNH). E a região central, que desde o início do século XX vinha sendo objeto de constantes reformas e reordenamentos, se manteve como um dos eixos centrais de intervenção estatal. Na primeira gestão de Augusto Lucena, os bairros de Santo Antônio e São José voltaram a ser objeto das políticas de renovação. Dentre as obras realizadas destacamos a retomada da polêmica Avenida Dantas Barreto - no trecho que parte da Rua Estreita do Rosário até antigo acesso ao Pátio do Carmo - iniciada pelo ex prefeito Pelópidas Silveira. A cidade antiga dava lugar a largas avenidas, dotadas por um conjunto de edifícios verticalizados (PONTUAL; CAVALCANTI, 2003). Apesar dos grandes esforços, a finalização desse ambicioso projeto só se concretiza em sua segunda gestão (1971-1975), quando é promovida a ligação direta do centro com a margem norte da Bacia do Pina.

A posse do ex prefeito Geraldo Magalhães marca uma transição administrativa onde as ações são dadas por meio de uma ampla e complexa rede de obras viárias, dentre elas a avenida Agamenon Magalhães - importante corredor norte-sul da cidade. Um dos fatores que possibilitaram essa ampla rede de intervenções urbanas num período tão curto de tempo foi o Ato Institucional de número 5 que instituiu tanto a centralização político-administrativa pelo executivo federal quanto um estrito controle sobre os movimentos sociais e os meios de comunicação.

Em 1969 tem início a construção de um complexo viário sobre a margem norte da Bacia do Pina - na área do antigo Cais do Saneamento. Intitulado Complexo Viário das Cinco Pontas, esse projeto apresentava-se como uma alternativa para facilitar o

deslocamento dos moradores residentes do bairro de Boa Viagem, local onde se concentravam as classes com maior poder aquisitivo da cidade. O projeto do Complexo contava com a construção do girador da Capunga, localizado no bairro do Cabanga - interligado com os bairros do Pina e Boa Viagem através da ponte do Pina ; o alargamento da Avenida José Estelita; a construção do viaduto das cinco Pontas; e a construção de um estacionamento no cais de Santa Rita, destinado a abrigar 500 automóveis particulares, conforme imagem a seguir (NASCIMENTO, 2004).

Figura 13 - Intervenções do Complexo Viário das Cinco Pontas



Fonte: Elaboração da autora, sobre fragmento de mapa do Recife datado e 1957 (BIBLIOTECA NACIONAL DO RIO DE JANEIRO)²¹.

Na época, esse trecho era a única via de ligação do centro com a zona Sul, e diante da presença de equipamentos como o antigo terminal ferroviário, a malha viária era constantemente interrompida e congestionada.

²¹ Mapa original disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart212508/cart212508.JPG . Acesso em 24/08/2020.

Como parte do projeto, em 1970 foi inaugurado o viaduto das cinco pontas, o primeiro da cidade, concebido de forma monumental e com curvas acentuadas de até 90 graus. Apesar da prefeitura defender a extrema necessidade desse equipamento, o viaduto foi alvo de algumas críticas, sobretudo de técnicos, engenheiros e historiadores que alegavam haver formas mais baratas e menos impactantes para resolver o problema do estrangulamento do tráfego entre a Av. José Estelita e as demais vias existentes. Uma vez que a nova estrutura foi implementada ao lado do antigo forte das cinco Pontas, equipamento histórico da cidade (NASCIMENTO, 2004).

Figura 14 - Obra Viaduto das Cinco Pontas



Fonte: FACEBOOK (2016)²².

A finalização do Complexo Viário das Cinco Pontas resultou numa melhoria considerável do trânsito do centro para a Zona Sul da cidade. Entretanto, o estacionamento do Cais de Santa Rita, um dos equipamentos que foram construídos, não apresentou a mesma adesão da população, tornando-se uma estrutura obsoleta e subutilizada. Por esse motivo, ele foi desativado e quatro anos depois concedido a

²² Disponível em: <https://www.facebook.com/recantigo/photos/viaduto-de-cinco-pontasalcir-lacerda1969quando-o-viaduto-das-cinco-pontas-foi-er/1759793100827899/> . Acesso em 24/08/2021.

Companhia Brasileira de Entrepósitos Comerciais (COBEC)²³ para a construção de um armazém alfandegário.

A segunda gestão de Augusto Lucena, propõe a continuidade das políticas urbanas iniciadas por Geraldo Magalhães e a retomada a antiga obra de alargamento e prolongamento da Avenida Dantas Barreto entre o pátio da Igreja Nossa Senhora do Carmo e a Praça Sérgio Loreto. A construção dessa obra viária foi fruto de num longo embate travado entre a administração municipal e a sociedade civil organizada, sobretudo, no que se referia à necessidade ou não da demolição da Igreja dos Martírios, considerada pela prefeitura imprescindível para a construção da avenida.

Em paralelo, Augusto Lucena deu início a um acordo para a execução de um programa de reurbanização da cidade. Seguindo as orientações dos Planos Urbanísticos anteriores, foram formulados projetos de requalificação urbana para as áreas populares que eram tidas como verdadeiros “problemas”, funcionando como grandes redutos de miséria, casebres, prostituição e promiscuidade. Apesar do discurso em torno da melhoria das condições habitacionais dessas classes sociais, percebe-se um grande intuito de mercantilização e a extração de mais-valia do território, como era o caso dos bairros centrais de Brasília Teimosa (Pina), Ilha de Joana Bezerra (São José), Lagoa do Araçá (Imbiribeira) e Ilha de São Simão (Boa Viagem).

Em síntese, tanto a gestão Geraldo Magalhães quanto a de Augusto Lucena tiveram um grande foco para as obras viárias, com diversas obras de avenidas, pontes, estacionamentos, jardins, praças, ruas, em sua maioria destinadas para as populações de médio e alto poder aquisitivo. Os bairros populares só se tornavam objeto da atenção administrativa quando se tratava da remoção da população para conjuntos habitacionais periféricos. E assim a cidade passou por um processo de modernização sem precedente, coordenada pelo poder Municipal, Estadual e Federal, a custas de uma ampliação dos níveis de pobreza e miséria na periferia (LEAL, 1994). Da média de 120 obras entregues pela Prefeitura ao longo desse

²³ Em 1990, a COBEC foi extinta, e o armazém passou a ser gerido pela administração do Porto do Recife. Em 1997, a empresa AGEMAR Transportes e Empreendimentos arrendou o local, demarcando assim um processo de transferência de bens e imóveis públicos para o setor privado (NASCIMENTO, 2004).

período apenas 20 delas destinavam-se para as populações de menor renda, o que resultou num considerável agravamento dos problemas enfrentados por esses territórios (NASCIMENTO, 2004).

4.5 A IMPLEMENTAÇÃO DE PRÁTICAS PROGRESSISTAS E A TRANSIÇÃO GRADUAL PARA A DEMOCRACIA

No final de 1973, encerrou-se o ciclo de crescimento econômico brasileiro afetado pela queda internacional do preço do petróleo e o início da guerra árabe-israelense. Além da crise financeira, o alto grau de repressão, torturas e prisões, provocaram um grande desgaste sobre a estrutura do regime ditatorial. Resultando numa transição lenta e gradual na direção da democracia que só foi instaurada oficialmente em 1985 com a Nova República.

Nesse período de transição, a cidade do Recife e outras diversas capitais brasileiras tornaram-se palco de uma série de experiências e práticas democráticas. Dentre elas destaca-se as ocupações de terras (públicas e privadas) pelos segmentos populares e a reivindicações por melhoria da infra-estrutura urbana das comunidades. A posse da terra passa a ser compreendida como direito adquirido, fundado nas obrigações legais do Estado para com a sociedade, e pautada em mecanismos jurídicos como o usucapião.

É diante do novo cenário que Antônio Farias (1975-1978) é nomeado prefeito da cidade do Recife, assumindo assim uma gestão um pouco mais alinhada com os preceitos democráticos. Dessa forma, o regime acreditava que seria possível conter os movimentos sociais de contestação, bem como a emergência de novas lideranças populares. Em consonância com o quadro político nacional, são abertos canais de interlocução entre o Estado e sociedade civil organizada, e instituídas novas políticas para lidar com os problemas sociais, urbanos e econômicos. O planejamento urbano integrado torna-se uma grande prioridade do governo que a partir de então institucionaliza as regiões metropolitanas e fomenta fundos nacionais de desenvolvimento urbano. As intervenções viárias também assumem uma certa centralidade mediante a continuidade das obras empreendidas pelas gestões precedentes. A avenida Agamenon Magalhães, por exemplo, passou a ser

conectada com a zona sul da cidade através de um novo elevado, o Viaduto Capitão Temudo e a Ponte Paulo Guerra construída no local da antiga ponte do Pina.

Figura 15 - Viaduto Capitão Temudo e Ponte Paulo Guerra, 1977



Fonte: INSTAGRAM (2021)²⁴.

A abertura dessa e de outras avenidas perimetrais promoveu um progressivo deslocamento do trânsito das avenidas José Estelita (Margem norte da Baía do Pina) e Dantas Barreto, o que resultou num crescente abandono desse território. A avenida Dantas Barreto, por exemplo, foi constantemente sendo apropriada pelo mercado informal, e dada a sua inutilidade enquanto avenida, passou a ser chamada pelos cidadãos recifenses como “a avenida que liga nada a lugar nenhum” (NASCIMENTO, 2004).

A ampliação das vias de ligação da zona sul com a região central promoveu um aumento significativo de construções permanentes no bairro de Boa Viagem, chegando a tornar-se o segundo centro principal da cidade. E com isso, surgem os primeiros arranha-céus conhecidos como edifícios Acaiaca, Califórnia e o Holiday, este último com 416 apartamentos dispostos em 17 andares (SILVA, 2013).

²⁴ Pagina recantigamente, disponível em: <https://www.instagram.com/p/CS73TzWrhYN/> . Acesso em 24/08/2021.

Em 1979, Gustavo Krause (1979-1982) é nomeado prefeito da cidade do Recife, assumindo uma gestão de cunho nitidamente populista, com um discurso voltado para a participação, conscientização, organização e transformação social. Dentre as ações implementadas por sua gestão destacam-se:

(i) a descentralização das ações governamentais a partir do Sistema de Ação Comunitária, com a instalação de “barracões” nas comunidades, como postos avançados da prefeitura para a participação dos moradores na discussão sobre as prioridades para suas comunidades; (ii) a elaboração do Plano de Desenvolvimento do Recife em 1979, Lei 14.110/1979, para orientar a ação municipal no triênio 1980-1983, previu a criação de “reservas de áreas urbanas” na várzea do rio Capibaribe para investimentos em equipamentos públicos e em urbanização e reassentamento de favelas; e (iii) a criação de vinte e seis Áreas Especiais de Interesse Social (AEIS) pelo Decreto Municipal n o 11.670, em 1980, aproveitando as novas regras da Lei n o 6.766 e visando o desenvolvimento de projetos a partir do PROMORAR. Esses projetos previam parâmetros urbanísticos especiais, a criação de Comissões de Legalização da Posse da Terra e do Grupo de Trabalho Executivo para Legalização das Áreas Especiais (Decreto 12.091/1981), que serviram de referência ao Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (PREZEIS) (MORAES, 2019, p.152).

O PROMORAR (Programa de Erradicação da Sub-habitação) consistia num Programa do Governo Federal que legitimava os assentamentos precários sem que houvesse a realocação da população. Se traduzindo numa nova vertente política de habitação que incluía os assentamentos populares à malha urbana. No Recife, esse programa foi responsável pela urbanização de alguns assentamentos precários, a exemplo do Coque, Coelhos e Brasília Teimosa - ambos situados nas proximidades da Bacia do Pina - que enfrentavam um processo histórico de resistência popular.

A experiência na comunidade de Brasília Teimosa é considerada um caso emblemático na cidade por conta da mobilização e proposição do projeto alternativo chamado Teimosinho²⁵ (1979). Ele surge em reação as propostas²⁶ apresentadas pela Prefeitura que previam a retirada de parte dos moradores para a inclusão de

²⁵ O Projeto Teimosinho (1979) propunha uma solução de regularização de posse da terra em favor dos ocupantes e a posterior urbanização da área com o programa de saneamento e habitação. Ele foi formulado pelo conselho de moradores, junto com a ONG Centro de Pesquisa e Ação Social, sob a gestão do Movimento de Jovens do Meio Popular, e assessores da Comissão de Justiça e Paz (CJP), do Centro de Pesquisa e Ação Social, do IAB e professores e estudantes do MDU/UFPE (MORAES, 2019).

²⁶ Em 1954 a URB (Empresa de Urbanização do Recife) apresenta um plano urbanístico para Brasília Teimosa, em paralelo a CONDEPE (Conselho de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco) elaborou um projeto de Requalificação da Orla de Brasília Teimosa. Em 1975 a APL (Assessoria de Planejamento) propôs a implantação de outro Plano. Em 1979, por meio da UBR, é apresentado o projeto do urbanista Jaime Lerner (ALVES, 2009).

marinas e equipamentos voltados para o turismo de alto padrão. O projeto alternativo, defendido pela comunidade, pautava-se na regularização fundiária em favor dos ocupantes e na urbanização da área com programas de saneamento e habitação. Desde a sua concepção até a execução final, ele orientava-se segundo os princípios da cogestão, caracterizada pelo gerenciamento conjunto das ações pela comunidade. A concretização do projeto Teimosinho representou um importante conquista tanto da população local quanto das demais comunidades, na medida em que trouxe discussões sobre a aplicação de um zoneamento que incluísse os assentamentos informais à malha urbana.

Em 1980 foram demarcadas 26 Áreas Especiais de Interesse Sociais (AEIS) que apresentavam procedimentos peculiares para análise de projetos e controles urbanísticos. Ela se constituiu no primeiro passo para a consolidação das comunidades, que até então, encontravam-se excluídas do mercado imobiliário formal (MORAES, 2019). Dentre as 26 Zonas demarcadas três encontravam-se situadas nas proximidades da Bacia do Pina: Coque, Coelhos e Brasília Teimosa.

A gestão de Gustavo Krause, também começa a apontar o turismo como um fenômeno importante para o desenvolvimento econômico municipal. O que demonstra um certo alinhamento com o paradigma global de venda das cidades. Diante disso foram formuladas políticas públicas vinculadas ao turismo e a proteção dos sítios históricos existentes.

Em janeiro de 1983, Joaquim Francisco é nomeado o último prefeito biônico da cidade do Recife, com um mandato que durou menos do que o previsto. Nesse período é dada continuidade ao Plano de desenvolvimento do Recife formulado pela gestão de Gustavo Krause, por meio da inclusão de algumas diretrizes, como por exemplo a sanção da nova Lei de Uso e Ocupação do Solo (lei nº 14.511/83). O novo zoneamento urbano indica o reconhecimento de 27 Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) - que consiste nas 26 AEIS demarcadas anteriormente, com o acréscimo de mais uma. As ZEIS foram um ponto de partida para a posterior criação do Plano de Regularização das Zonas Especiais de Interesse Social (PREZEIS). Este último surge como uma política de regularização e urbanização de favelas formulada durante a primeira gestão do Prefeito Jarbas Vasconcelos. Trata-se de um modelo de urbanização distinto dos padrões tradicionais, uma vez que

respeita as presentes formas de ocupação do espaço das comunidades e inclui a participação da população local. Esses dois instrumentos (ZEIS e PREZEIS) tem atuado como fortes mecanismos de contenção da especulação imobiliária, uma vez que proíbem tanto a construção de edifícios acima de três pavimentos quanto o remembramento dos lotes existentes. A experiência das ZEIS na cidade do Recife se tornou uma referência nacional, sendo posteriormente incorporada por diversas cidades brasileiras.

Mais um vez, é reforçado o direcionamento turístico da cidade. Só que devido a ausência de verbas que viabilizassem uma ação mais incisiva sobre o espaço urbano, a gestão de Joaquim Francisco restringe o foco turístico apenas para intervenções pontuais e promoção de eventos culturais.

4.6 A REDEMOCRATIZAÇÃO DO PAÍS E A REFORMA DO ESTADO BRASILEIRO

A eleição do prefeito Jarbas Vasconcelos em 1985, demarca o fim do Regime Militar e o início da redemocratização do País. Sua gestão enfrenta grandes desafios quanto a readequação do aparelho Estatal às tarefas emergentes, particularmente pela herança deixada pelo regime autoritário. Nesse período coloca-se em pauta a adoção de novas formas de relacionamento entre o Estado e a Sociedade por meio da incorporação dos setores populares ao processo de administração dos problemas urbanos.

A experiência piloto de gestão compartilhada foi implementada no bairro do Pina, situado ao sul da bacia do Pina. Na época, o bairro era dotado de uma população expressiva, repleto de problemas urbanos, inserido em área nobre e que tinha um nível razoável de organização social. O projeto divulgado em 1986 tinha como principal objetivo promover a melhoria do meio físico e social do bairro, de modo a atender as necessidades e carências dos moradores locais. Ao dar início ao processo de negociações, identificam-se uma série de complexidades, sobretudo quanto aos custos das intervenções e inviabilidade de sua concretização a curto prazo. Tal fator, dificultou o atendimento às ações de legalização da posse da terra que se constituía numa das principais pautas de reivindicações da comunidade. Após uma série de reuniões e assembleias foi apresentado um projeto que

priorizava as ações emergenciais, em detrimento do Projeto Global, que acabou sendo executado apenas parcialmente (LEAL, 1994).

Outra área que também passou a ser objeto de intervenção da Prefeitura foi o centro do Recife, formado pelos bairros do Recife, Santo Antônio, São José, Boa Vista e Santo Amaro. Nesse período foram desenvolvidos o Plano de Reabilitação do Centro Expandido e, posteriormente, o Plano de Reabilitação do Bairro do Recife. Ambos tinham como objetivo primordial o resgate da vitalidade das áreas centrais, a proteção das estruturas físicas e do patrimônio histórico e a transformação do bairro um espaço de diversão, turismo e lazer. Nesse processo foram realizadas tentativas de implantação da participação popular nas ações de reabilitação que tinham um forte caráter social. Entretanto, o contexto de baixo crescimento econômico associado a altas taxas de inflação inviabilizaram as fontes de financiamento dos principais projetos de regeneração fazendo com que os mesmos fossem posteriormente engavetados. Dado o curto período administrativo frente aos compromissos assumidos com as demandas populares, Jarbas (1986-1988) optou por direcionar suas ações para questões isoladas e setorializadas em contraponto com a estratégia global de planejamento. O propósito central de sua gestão era romper com o planejamento centralizado, inserir um planejamento adequado à necessidade real da população e criar mecanismos de transparência administrativa (LEAL, 1994).

Ao fim do mandato de Jarbas Vasconcelos é promulgada a Constituição Federal de 1988, conhecida com Constituição Cidadã, que marca o início da Nova República. A constituição apresenta novas formas de interação entre o Estado e a sociedade brasileira, pautando-se em três características fundamentais: a responsabilidade dos governos em relação às políticas e demandas sociais; o reconhecimento de direitos sociais e a ampliação dos canais de participação cívica da sociedade (SANTOS JUNIOR; AZEVEDO E RIBEIRO, 2004). Além disso, ela é responsável por definir os princípios da política urbana brasileira que foram posteriormente desenvolvidos no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, 2001). Pela primeira vez a Constituição passou a tratar sobre a questão urbana. E assim, diversas estratégias e modalidades de gestão pública democrática foram implementadas, a exemplo dos Planos Diretores, dos Conselhos Municipais e dos Orçamentos Participativos que

convocam oficialmente debates, audiências e consultas públicas para definir as ações do Estado.

Em 1989, Joaquim Francisco assume novamente a prefeitura da cidade do Recife, só que dessa vez via eleições diretas. O seu segundo mandato apresenta um discurso diferente de sua primeira gestão - pautada em ações de cunho social e participativo - através de um novo alinhamento político voltado para a atração turística das classes dirigentes. O turismo saía do discurso e passava a ser incorporado dentro das agendas dos governos, ainda que de forma tímida quando comparado com os principais setores da economia brasileira. A questão turística passou a ser cada vez mais evidenciada como uma das atividades com maior potencial para alavancar o desenvolvimento das cidades, sobretudo da região Nordeste. O que demonstra uma aproximação com os ideais vinculados à lógica do Planejamento Estratégico para o desenvolvimento urbano (KOHLENER, 2011).

Em 1993, Jarbas Vasconcelos assume pela segunda vez o cargo de Prefeito da cidade do Recife, dando continuidade aos mecanismos de reformas e “modernização” do aparelho estatal. Tais medidas estavam alinhadas com a reforma gerencial do Estado Brasileiro que propunha a redução do papel Estatal sobre os setores produtivos, através da fusão, privatização, concessão ou implementação de um contrato de gestão. Ao analisar as agendas político-administrativas que orientaram suas duas administrações municipais percebe-se a presença de padrões distintos. Enquanto sua administração inaugural (1986-1988) priorizava aspectos voltados à gestão democrática da cidade e ao atendimento das demandas sociais, o seu segundo mandato (1993-1996) voltava-se para uma experiência administrativa empreendedora pautada na ordem econômica mundial. Esse perfil fica ainda mais evidente quando Jarbas assume o posto de Governador do Estado e cria o Plano de Modernização da Gestão e Reforma Institucional em 1999. Enquanto Governador, importantes companhias dos Estado de Pernambuco como a Companhia Pernambucana de Saneamento (COMPESA), a Companhia de Habitação de Pernambuco (COHAB) e o Laboratório Farmacêutico de Pernambuco (LAFEPE) foram desestatizadas e tornaram-se uma sociedade de economia mista.

Como parte da experiência administrativa empreendedora de Jarbas, é retomado o projeto de revitalização da área central do Recife que havia sido iniciado em sua

primeira gestão. A partir de 1993 os investimentos voltaram-se para a Rua do Bom Jesus onde foram realizadas intervenções infraestruturais, como melhoria de calçadas, drenagem, iluminação, abertura e recuperação de vias. Entretanto o projeto se apresenta durante sua segunda gestão é marcado por um caráter muito mais empresarialista, já que foco se dava através na ênfase ao turismo e lazer - realizada através da incorporação de atores privados- do que do enfrentamento dos problemas sociais das classes com menor poder aquisitivo. Com efeito, a nova política urbana empreendida sob a segunda gestão de Jarbas Vasconcelos aponta, ainda que de forma tímida, para a afirmação de uma nova postura pautada no Planejamento Estratégico. De modo que os agentes privados passam a ser incorporados como atores fundamentais do processo de reestruturação econômica, e inserção da cidade no mercado global. Além disso, foram realizadas obras de recuperação das antigas estruturas e fachadas do Cais de Santa Rita e José Estelita, que haviam sido abandonados diante da transferência da atividade portuária para a região de Suape. Em paralelo também foi construído um grande passeio público sobre a margem norte da baía.

Posteriormente, quanto Roberto Magalhães (1997-2000) assume a prefeitura da cidade do Recife, os discursos da competitividade e da eficiência passam a ser declarados em todos os objetivos e estratégias do novo Plano Diretor (Metrópole 2010). Este, deixava de ter como foco as nucleações territoriais e assumia como eixo central o aproveitamento das áreas consideradas estratégicas. Durante sua formulação foi traçado um mapa denominado Território de Oportunidades no qual foram indicadas áreas com potencialidades para desenvolvimento estratégico da metrópole, nas quais poderiam ser implantados novos empreendimentos e revitalizadas atividades, obedecendo às vocações e restrições de uso específicas de cada região. Foi denominada a seguinte classificação para os Territórios de Oportunidades: Turismo e Lazer Náutico / Ecológico - no Litoral Norte, em Paulista, Igarassu, Itapissuma e Ilha de Itamaracá, e Litoral Sul da RMR, em Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca; Turismo Ecológico/ Cultural / Rural - na faixa Oeste da RMR, em Abreu e Lima, Igarassu, Araçoiaba, Jaboatão, Moreno e Cabo de Santo Agostinho; Atividade Portuária / Industrial - no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho; Atividade Produtiva / Industrial - às margens da BR-101, no trecho dos Territórios Norte e Sul; Atividade Terciária

Moderna / Turismo Cultural / Formação Profissional e Científica - no Recife, Olinda, Jaboatão e Camaragibe; Atividade Terciária Moderna / Infraestrutura Turística - no Litoral do Recife, Jaboatão e em Olinda.

O Metr pole 2010 reunia um conjunto de diretrizes para nortear os agentes no desenvolvimento dos 14²⁷ municípios da Região Metropolitana do Recife. Se apresentando como um instrumento imprescindível no processo de integra o e competitividade da metrópole na economia global. Seu processo de elabora o, envolveu técnicos, gestores e a sociedade civil organizada, apresentando-se como um marco no processo de planejamento metropolitano (FIDEM, 1998). Este estudo acabou resultando no primeiro Plano Estratégico da cidade do Recife, intitulado de Projeto Capital. Como visto nos t picos anteriores essa prática de planejamento   sucedida pelas gestões posteriores, tendo como ápice o Projeto Recife-Olinda, apresentado ao Ministério Público Federal para aprecia o. Sua formula o impulsiona uma intensa mobiliza o do mercado imobiliário para a aquisi o dos terrenos situados em zonas estratégicas. O setor 4 - Cais José Estelita e Cais de Santa Rita, onde existiam grandes terrenos ociosos ou com usos passíveis de desativa o foi um desses locais que tornou-se objeto de crescente disputa na cidade e que será investigado no t pico seguinte.

4.6.1 P ier Maurício de Nassau e P ier Duarte Coelho (Torres Gêmeas)

O primeiro empreendimento privado de impacto a promover altera es significativas sobre o território em questão foram os Edifícios P ier Maurício de Nassau e P ier Duarte Coelho, construídos entre 2005 e 2008, no bairro histórico de São José. O projeto consiste em duas edifica es habitacionais de alto padrão, com 247m² e 41 pavimentos cada. O empreendimento destoa completamente do seu entorno que   predominantemente ocupado por edifica es de baixo gabarito, em sua maioria tombadas²⁸ pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

²⁷ São eles: Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata.

²⁸ Os empreendimentos tombados pelo IPHAN são o Forte Tiago das Cinco Pontas que abriga o Museu da Cidade do Recife, o Museu do Trem, a Casa da Cultura, o Pátio de São Pedro que abriga a Igreja de São Pedro dos Clérigos e o Mercado de São José, todos localizados nas proximidades do empreendimento.

(IPHAN), conforme podemos ver na imagem a seguir. Por esse motivo ele foi apelidado pelos cidadãos recifenses como as Torres gêmeas do Recife, em referência ao antigo *World Trade Center* (Nova Iorque, Estados Unidos) considerado na época como os edifícios mais altos do mundo.

Figura 16- Edifícios Pier Maurício de Nassau e Pier Duarte Coelho



Fonte: THALES PAIVA (2016)²⁹.

O terreno do Cais de Santa Rita, onde foram construídas as duas torres, estava sob o domínio útil da Empresa Mesbla S/A, que havia declarado falência em 1999, e deixado diversas dívidas trabalhistas. No ano de 2003, o terreno foi levado a leilão, contando apenas com a participação da Construtora Moura Dubeux Engenharia que arrematou o lote com um lance único de R\$ 800.000,00. Posteriormente a construtora deu entrada na aprovação do projeto arquitetônico através dos processos de nº. 07.04540.7.03; nº. 07.04541.3.03, e nº. 07.04542.0.03. Cada processo correspondia a uma edificação, já que inicialmente a construtora pretendia construir três edifícios com 32 pavimentos cada.

Em dezembro de 2003, durante a fase inicial de tramitação, a Diretoria Geral de Urbanismo da Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente (DIRBAM/SEPLAM) emitiu um parecer técnico desfavorável ao empreendimento, sob a alegação de que :

- (i) o local era beira de rio, e, portanto, era área non edificandi; (ii) os prédios formariam uma barreira ao longo do Cais de Santa Rita; (iii) os prédios interfeririam negativamente na visada do conjunto urbano dos bairros de Santo Antônio, São José e do Bairro do Recife, que abrigam um importante

²⁹ Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/thalespaiva/28880361355>. Acesso em 25/06/2020.

acervo patrimonial; (iv) a construção prejudicaria a Prefeitura do Recife que pretendia solicitar a UNESCO o título de Patrimônio da Humanidade para aquela região; (v) estava em elaboração o Plano do Complexo Turístico Cultural Recife Olinda, que previa modificação de parâmetros urbanísticos para a área, e que; (vi) estava em elaboração a proposta de revisão do Plano Diretor do Recife, que modificaria os coeficientes de utilização para a área. (MENDONÇA, 2014, p.104-105 apud Informações dos processos de aprovação arquivados na 1ª Gerencia Regional da DIRCON).

Em junho de 2004, a construtora substituiu o projeto original - que possuía três torres - por outro que continha duas torres com 41 pavimentos (cada) e 76 subunidades, e anexou os relatórios de impacto. Ao longo do decorrer do processo todos os argumentos da DIRBAM/SEPLAM foram derrubados e em novembro de 2004 a Diretoria emitiu um parecer favorável ao empreendimento, propondo apenas algumas ações mitigadoras.

No mês seguinte, a Comissão de Controle Urbanístico (CCU) e o Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU) também emitiram pareceres favoráveis, finalizado assim o processo de aprovação do projeto. Entretanto, em março de 2005, antes do início das obras, a Mesbla S/A moveu uma ação contra a Construtora Moura Dubeux Engenharia, alegando diversas irregularidades no ato do leilão do terreno. Dentre os principais argumentos utilizados destacam-se a antecipação do horário do leilão sem a devida oficialização, a avaliação do bem muito abaixo do seu valor venal³⁰ e a ausência de notificação da empresa que possuía o domínio útil do bem, fazendo com que a mesma ficasse impedida de solicitar a reavaliação do terreno³¹.

No mesmo mês o Ministério Público Federal (MPF) emitiu uma ação civil pública contra a construtora, o município do Recife e o IPHAN, sob a alegação de que o empreendimento afetaria negativamente na visibilidade e ambiência dos bens tombados do entorno. Contudo, o Município do Recife apresentou um pedido de suspensão de liminar ao Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF-5), que suspendeu a decisão da primeira instância e, com isso, permitiu o andamento das obras.

³⁰ O terreno foi levado a leilão pelo valor inicial foi de R\$ 600.000,00 enquanto seu valor venal correspondia a R\$ 3.427.000,00.

³¹ De acordo com o Ato de Instrução e Julgamento de 19.11.2008 pertencente ao processo nº. 0032400-98.2005.5.06.0002.

Em dezembro de 2006, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) acatou o recurso do MPF e reestabeleceu a decisão que determinava a paralisação das obras até o final do julgamento da ação civil pública. Seis meses depois o STJ mudou o seu parecer, autorizando o andamento das obras. Em dezembro de 2007, a Justiça Federal de primeira instância anulou a licença de construção concedida à Construtora e determinou: a demolição das obras, a anulação do registro do bem, até que novo leilão fosse realizado e o pagamento de 20% do valor arrematado do leilão. Sob a condenação nas penas de litigância de má-fé, com notório auto-favorecimento diante da antecipação do horário do leilão. No entanto, como a construção e as vendas já haviam sido iniciadas, a juíza responsável solicitou que Ministério Público Federal e Estadual, a Prefeitura do Recife, a Polícia Federal e o Ministério Público do Trabalho tomassem as devidas providências adequadas.

A construtora recorreu da sentença em segunda instância e providenciou um recurso para julgar improcedente a ação anulatória e eximi-la do pagamento de multa por litigância de má-fé. Ainda em 2007, o STJ deu permissão para que as obras fossem retomadas e dois anos depois, em 2009 elas foram concluídas. Em 2011 o processo foi finalizado com o julgamento do STJ favorável à construtora atualmente, as “Torres Gêmeas” encontram-se consolidadas, habitadas mas permanece sem nenhuma conexão com o bairro histórico no qual estão inseridas.

4.6.2 O Projeto Novo Recife

Em 2008, surge o segundo empreendimento de impacto, desta vez sobre a área do antigo Cais José Estelita. O terreno no qual foi proposto o empreendimento pertencia a Rede Ferroviária Federal S.A (RFSSA) e foi levado a leilão para sanar uma antiga dívida trabalhista da extinta sociedade. No local estavam presentes as estruturas remanescentes da antiga RFFSA como trilhos, galpões, armazéns e antigas residências. Como visto anteriormente, tal estrutura foi construída em 1855 para facilitar o escoamento da produção do Rio São Francisco no porto do Recife. Diante do declínio do uso do transporte ferroviário e a posterior transferência das atividades portuárias para o Complexo Industrial de Suape (localizado no litoral sul, a 40 quilômetros do Recife) tal estrutura foi tornando-se cada vez mais obsoleta até ser desativada em meados da década de 1990. Após sua desativação o local

passou a ser utilizado esporadicamente para viagens turísticas de trem. A imagem a seguir mostra a localização privilegiada do Cais, bem como sua proximidade com o Forte das Cinco Pontas.

Figura 17 - Vista do terreno do Projeto Novo Recife com a bacia do Pina de fundo e o Forte das cinco pontas abaixo



Fonte: THALES PAIVA (2016)³².

O leilão do terreno foi realizado na cidade de São Paulo pela empresa Milan Leilões e contou com a participação de apenas um grupo denominado de Consórcio Novo Recife, formado pelas empresas Ara Empreendimentos, GL Empreendimentos, Moura Dubeux Engenharia e Queiroz Galvão. O Consórcio arrematou o terreno de 10,1 hectares com uma proposta única de 55,4 milhões de reais, um pouco acima da proposta inicial de R\$ 55,2 milhões. No mês seguinte, foi dada entrada na aprovação do projeto de arquitetura do empreendimento intitulado de Novo Recife (n.ºs. 07.32990.4.08, 07.32986.7.08, 07.32987.3.08, 07.32989.6.08 e 07.32988.0.08). Segundo o relatório de empreendimento de impacto o projeto consistia numa intervenção de uso misto (habitacional, multifamiliar, apart hotel e comerciais) com 355.000,00 m² de área construída. O lote de 10,1 hectares foi desmembrado em 05 quadras, onde foram dispostas 12 torres com gabaritos de 21 a 41 pavimentos. Acredita-se que a agilidade na condução da aprovação ocorre para garantir os

³² Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/thalespaiva/28880361355>. Acesso em 24/07/2020.

parâmetros urbanísticos mais permissivos do Plano Diretor vigente na época e que fora substituído³³ semanas depois.

Segundo Plano Diretor do Recife (Lei 17.511/2008), o empreendimento é classificado como de impacto por se tratar de um terreno com área total superior a 3ha e área de construção superior a 20.000m². E como tal, deveria passar pela aprovação da Comissão de Controle Urbanístico (CCU) bem como pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano (CDU). O Conselho trata-se de um órgão de composição paritária que deve ser composto por vinte e oito conselheiros, sendo quatorze do Poder Público e quatorze da sociedade civil.

Em 2012, com o início da discussão do projeto no CDU, o mesmo veio a conhecimento da população passando a ser duramente questionado. As polêmicas envolviam desde o processo de aquisição³⁴ do terreno até a ausência de relatórios de impacto obrigatórios por parte dos órgãos de fiscalização. Além disso, também foram alegadas irregularidades³⁵ na condução da composição do Conselho, confirmada pela Ata da 2ª Reunião Extraordinária ocorrida no dia 30/11/2012. Segundo o grupo Direitos Urbanos (DU), na reunião do Conselho, estavam dispostos apenas 11 representantes da Sociedade Civil, estando vacantes três das quatorze vagas. A reunião chegou a ser adiada por esse motivo, mas como posteriormente não foi tomada nenhuma medida de regularização da composição não-paritária do Conselho ele seguiu em votação. Posteriormente o Ministério

³³O Plano Diretor Municipal de 2008 substituiu o Plano de 1991, trazendo como novidade os coeficientes máximo e mínimo para a cobrança de outorga onerosa na área do Projeto Novo Recife. Apesar do Plano Diretor de 1991, também tratar essa área como especial ele não determinava os coeficientes de aproveitamento do terreno, fazendo com que o Plano se tornasse muito mais permissivo.

³⁴ Os questionamentos e as irregularidades do processo de construção e aplicação do projeto são variados, introduzidos no fato de que a área leiloadada era uma propriedade federal, o que obriga a consulta de interesse a órgãos públicos. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) de Pernambuco demonstrou interesse pela área em memorandos enviados para a Secretaria de Patrimônio da União (SPU), declarando-a como um imóvel de valor histórico, artístico e cultural. Foi requerido pelo Ministério Público Federal (MPF), em Ação Civil Pública (ACP), que o IPHAN dê as diretrizes de uso e ocupação da área do Cais devem admitir uma série de obrigações básicas: o Estudo de Impacto de Vizinhança e o Estudo de Impacto Ambiental, ambos não realizados pelo consórcio. Já as inquietações arquitetônicas e urbanísticas se fundam no fato do projeto não ter articulação com a malha viária, no contraste a ser causado entre a altura proposta para os prédios e as construções históricas do bairro São José, no possível aumento de fluxo de veículos na região e nas mudanças climáticas que o bairro São José sofreria.

³⁵<https://direitosurbanos.wordpress.com/2012/12/22/texto-da-acao-popular-contra-a-reuniao-do-cdu-sobre-o-novo-recife/>

Público de Pernambuco (MPPE), também evidenciou várias irregularidades e controvérsias ocorridas durante o processo de análise de discussão do Projeto Novo Recife, dentre elas destacam-se:

a) remessa para os conselheiros, por e-mail, de três versões diferentes da minuta do referido Plano e a constatação de diferenças significativas entre elas. A primeira versão foi elaborada pelo Instituto Pelópidas da Silveira, órgão municipal responsável pela produção de estudos, planos e projetos urbanísticos e considerada pela maioria dos conselheiros melhor que a última versão, defendida pelo Presidente do Conselho da Cidade; b) ausência de análise e sistematização do Plano pela Câmara Técnica de Planejamento, Controle Urbano e Meio Ambiente; c) inexistência de quórum para votação do Plano. (...) Além dos vícios formais ocorridos no processo de elaboração, análise e aprovação do Plano Específico do Cais José Estelita, Santa Rita e Cabanga, foram constatadas pelo Ministério Público incompatibilidades entre este e o Plano Diretor da Cidade do Recife: a) não observância do estabelecido nos incisos II e III do art. 194, ou seja, "reassentamento das famílias ocupantes de áreas de preservação ambiental ou em situação de risco," ou mesmo qualquer diretriz tendente a "promover a inclusão sócio-espacial, através da requalificação de áreas de urbanização precária, com prioridade para a melhoria da acessibilidade, mobilidade, condições de moradia e regularização fundiária"; b) não observância do disposto no art. 222, o qual estabelece que, até a revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo, deverá ser adotado, entre outros parâmetros, o coeficiente de utilização máximo de 1,5 nas Zonas de Ambiente Natural, bem mais restritivo do que o coeficiente de utilização de 4,0, estabelecido no art. 10 do Plano Específico do Cais José Estelita, Santa Rita e Cabanga, na Zona 5 (Z-5), setores S-5A, S-5b, S-5c E S-5d.³⁶

Ainda assim, em dezembro de 2012, o CDU aprovou o projeto, que seguiu para outros órgãos da administração municipal. Nessa época, o Novo Recife já era alvo de cinco ações judiciais: uma civil pública do Ministério Público Estadual, uma do Ministério Público Federal e três ações populares.

Além dos processos, houve uma grande mobilização realizada por diversos grupos de cidadãos e movimentos sociais, que encabeçados pelo grupo Direitos Urbanos resultaram no movimento de ocupação-manifesto do Cais José Estelita, denominado de #OcupeEstelita. O movimento foi inspirado por uma onda de ocupações³⁷ que vinham ocorrendo em diversas partes do mundo em defesa do direito à cidade e da democratização do espaço urbano.

³⁶<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/05/mppe-pede-justica-anulacao-da-lei-que-institui-plano-para-o-estelita.html>. Acesso em 25/07/2020.

³⁷ A onda de protestos, conhecida como *Occupy Wall Street* teve início no norte da África, derrubando ditaduras na Tunísia, no Egito, na Líbia e no Iêmen; estendeu-se à Europa em vários outros continentes, chegando até Wall Street, o setor financeiro da cidade de Nova Iorque nos EUA.

Figura 18 - Manifestação Ocupe o Estelita nas ruas da cidade



Fonte: DIREITOS URBANOS (2012)³⁸.

No Brasil destacam-se os movimentos do Ocupe Cocó, em Fortaleza, Ocupe Golfe, no Rio de Janeiro, Ocupe Parque Augusta em São Paulo que apontam para a emergência de novas formas de mobilização social do tipo "Ocupe". No Recife, o movimento atinge uma ampla repercussão, local e internacional, envolvendo diversos artistas, cidadãos e intelectuais de renome como o Professor David Harvey - importante defensor do direito à cidade.

Figura 19 - Manifestação Ocupe o Estelita na frente do terreno, presença do Professor David Harvey



Fonte: Arquivo do Núcleo de Estudos em Gestão Urbana e Políticas Públicas - NUGEPP (2020).

³⁸ Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/direitosurbanos/sets/72157652408265225/>. Acesso em 20/03.2021

Apesar das mobilizações contrárias ao projeto, no dia 21 de maio de 2014, o Consórcio Novo Recife - em posse de uma licença de demolição expedida pela Prefeitura - deu início à derrubada dos antigos armazéns do Cais José Estelita, mesmo após a Justiça ter proibido qualquer etapa da obra em função da ausência de estudos de impacto obrigatórios. Apesar da operação ter sido iniciada na madrugada, a notícia se espalhou nas redes sociais e um grupo foi até o Cais passar a noite de vigília. No dia seguinte, manifestantes ocuparam o terreno como uma tentativa de impedir a demolição e conseqüentemente o andamento das obras. Ao mesmo tempo a Justiça Federal concedeu uma liminar proibindo a derrubada dos galpões e a eventual construção do empreendimento, assim como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), sob a alegação de que o Consórcio descumpria um Termo de Ajuste de Conduta (TAC). A ocupação, que estava prevista para apenas um dia, acabou durando um período de 58 dias e com ela foram promovidos diversos eventos abertos ao público que reuniram uma média de 10 mil³⁹ pessoas na área externa do terreno.

Figura 20 - Evento cultural do Ocupe o Estelita



Fonte: Direitos Urbanos (2012)⁴⁰.

³⁹ <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/a-batalha-pelo-cais-jose-estelita-8652/> . Acesso em 25/07/2020.

⁴⁰ Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/direitosurbanos/16911295054/> . Acesso em 25/07/2020.

No dia 29 de maio, o Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE) determinou a reintegração de posse do terreno que permanecia ocupada pelos manifestantes. O mandato só foi cumprido no dia 17 de junho de forma coercitiva⁴¹ pelo batalhão de Choque da Polícia Militar de Pernambuco.

Diante da grande repercussão das manifestações nos canais de comunicação, bem como da ausência de um consenso entre o Movimento Ocupe o Estelita e o Consórcio Novo Recife, a prefeitura suspende os procedimentos administrativos relacionados ao projeto e promove a abertura de um canal de negociações. Estas foram realizados através de audiências públicas mediadas pela Prefeitura do Recife e resultaram na compilação de Diretrizes Urbanísticas a serem apresentadas como sugestões ao Consórcio Novo Recife. Ou seja, ainda que fossem promovidos canais de negociações quem optaria por acatar as intervenções era o próprio Consórcio. E por esse mesmo motivo, em nenhum foi questionada a suspensão da construção do empreendimento, embora o mesmo respondesse a diversas ações de irregularidade judicial. Ao longo das negociações o Consórcio exigia: segurança jurídica nas aprovações; a manutenção da área útil (223.643m²) e a viabilidade econômica do empreendimento. Já as demais instituições envolvidas e o Movimento Ocupe o Estelita exigiam que condicionantes urbanísticos⁴² relacionados ao sistema viário; meio ambiente; e sociais fossem levados em consideração no projeto. Como não haviam obrigações legais que assegurassem com que todas as diretrizes solicitadas fossem cumpridas o Consórcio se comprometeu em acatar apenas aquelas julgadas por eles como viáveis.

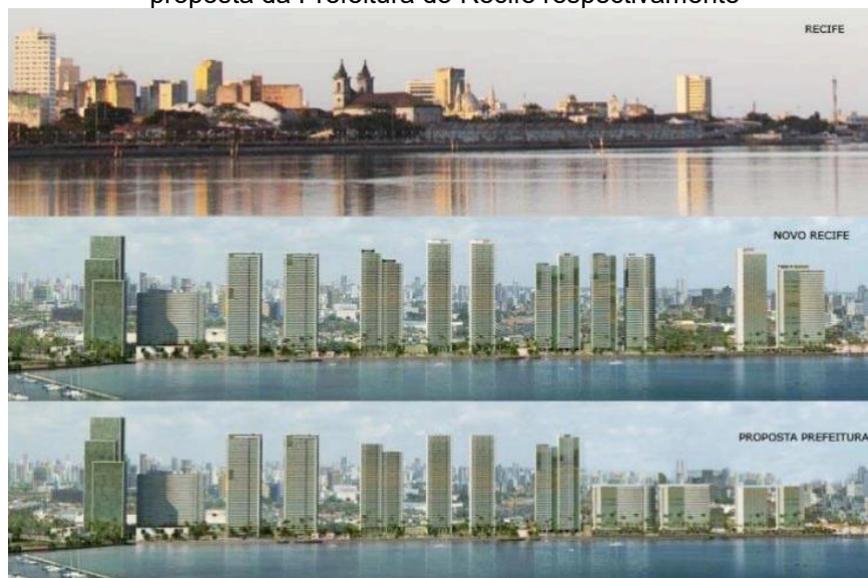
No dia 10 de novembro de 2014, a Prefeitura apresentou as diretrizes de redesenho do projeto ao Consórcio com sugestões vinculadas a: redução do gabarito das edificações, inclusão de novas vias, novos usos e a construção de 200 unidades de

⁴¹ <https://www.theguardian.com/world/2014/jun/18/brazil-police-raid-protest-camp-recife> . Acesso em 25/07/2020.

⁴² Sistema viário: o prolongamento da Avenida Dantas Barreto; a construção dos binários José Estelita, Ponte Joaquim Cardoso; Demolição do Viaduto das cinco Pontas; novas vias transversais; maior integração do território. Meio ambiente: Escalonamento de gabaritos, ampliação do parque; manutenção de equipamentos; eliminação dos muros; ventilação do bairro de São José; Edificações orientadas no sentido norte sul; afastamento de 50 metros dos armazéns históricos. Sociais: Percentual de uso misto nas quadras; mix de produtos imobiliários; oferta de habitação popular (200 unidades).
Fonte: <https://drive.google.com/drive/u/0/folders/0B4hZGpZIWRRQ1dkRIRtX1FIZGs> .Acesso em 15/03/2021.

habitação de interesse social numa distância de até 300 metros do empreendimento. No documento foram propostos: no lote 1 (2 blocos residenciais + 1 bloco de Hotel; lote 2 (2 blocos residenciais); lote 3A (3 blocos residenciais); lote 3B (1 bloco residencial); lote 4 (2 blocos residenciais); lote 5 (1 bloco misto - flat/ residencial e 1 bloco corporativo/ convenções). Perfazendo uma área útil de 220.907,00m². No que se refere à arquitetura das edificações, foi sugerido o escalonamento dos gabaritos, conforme exigência da Lei 18.138/2015 e a orientação de unidades habitacionais/ comércio e serviço para o sul, norte e o leste. Em relação ao gabarito dos prédios construídos entre o Viaduto Capitão Temudo, no Cabanga, até a continuidade da Travessa Padre Azevedo foi mantida a altura de 140 metros (cerca de 46 andares). Já nas demais quadras foi sugerida a redução do gabarito para de 120m (cerca de 40 andares) no trecho da Travessa até a continuação da Avenida Dantas Barreto e 42m (cerca de 12 andares) da Dantas Barreto até a Rua Cerro Corá, nas proximidades do Forte das Cinco Pontas. Da Cerro Corá até o viaduto das Cinco Pontas, que estava prevista a demolição não foram propostas novas construções. Quanto aos usos foi sugerido em 20% do perímetro de cada quadra a inclusão do uso não residencial, com edificações sem muros, grades ou qualquer elemento de vedação, sobretudo no nível do pedestre. A seguir a imagem apresenta a paisagem do local antes do projeto, seguida pela proposta inicial do Consórcio Novo Recife e por fim, a proposta apresentada pela Prefeitura após as “negociações”.

Figura 21 - Paisagem do Recife; Simulação da proposta do Consórcio Novo Recife; Simulação da proposta da Prefeitura do Recife respectivamente

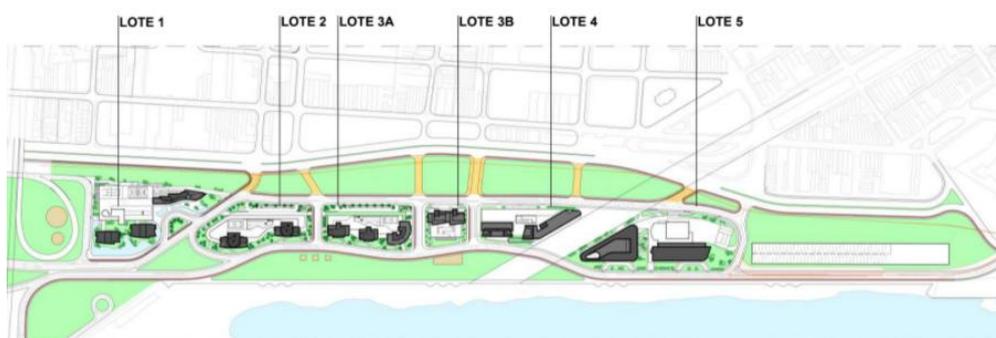


Fonte: TWITTER (2019).

Como pode-se observar, com exceção da redução do gabarito das edificações próximas ao Forte das Cinco Pontas, pouco foi alterado da estrutura do projeto inicial. Segundo o Grupo Direitos Urbanos, o que a prefeitura apresentou foi *“um plano com ajustes meramente cosméticos no Projeto Novo Recife e que não mudaram a sua natureza segregadora e excludente, abrindo caminho para outros projetos de igual natureza”*⁴³. Além disso o grupo alega a ausência de participação popular e democrática ao longo desse processo de redesenho. Haja vista que desde a audiência pública, em julho, até a apresentação do projeto da prefeitura ao Consórcio essa dinâmica ocorreu a portas fechadas, sem a presença de representantes do movimento ⁴⁴, inclusive no momento da divulgação das diretrizes finais. Apesar da prefeitura ter ouvido as diversas instância participativas, os integrantes do movimento alegam não saber de que forma as sugestões foram selecionadas nem sistematizadas, além de que ficariam a cargo do Consórcio acatá-las ou não.

No dia 6 de novembro de 2014, o Consórcio apresentou o conjunto de alterações aplicadas ao empreendimento, conforme imagens abaixo, que resultou em 13 torres de uso misto, com gabarito escalonado variando de 42metros (13 pavimentos), nas proximidades do forte das 5 pontas a 137metros (44pavimentos), próximos ao viaduto Capitão Temudo

Figura 22 - Planta de Situação do Projeto Novo Recife aprovado na Prefeitura



Fonte: PREFEITURA DO RECIFE (2015)⁴⁵.

⁴³ Fonte: <https://direitosurbanos.wordpress.com/tag/ple-082015/> . Acesso em 30/08/2020.

⁴⁴Fonte: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/09/prefeitura-divulga-diretrizes-para-redesenho-do-projeto-novo-recife.html> . Acesso em 30/08/2020.

⁴⁵ Disponível em: <https://drive.google.com/drive/u/0/folders/0B4hZGpZIWRRQ1dkRIRtX1FIZGs> .Acesso em 15/03/2021.

No novo projeto está previsto: no lote 1 (blocos residenciais e 1 bloco de apart-hotel com lojas); lote 2 (2 blocos de uso misto - residencial e lojas); lote 3A (3 blocos de uso misto - residencial e lojas); lote 3B (1 bloco de uso misto - residencial e lojas); lote 4 (1 bloco de uso misto - apart-hotel/empresarial e 1 bloco residencial e lojas); lote 5 (2 blocos de uso misto - apart-hotel/ empresarial/ corporativo/convenção e lojas). Os projetos contemplam 1.594 unidades habitacionais, com 16 tipologias de apartamentos e com áreas que variam 27,96m² a 512,97m²; 402 unidades comerciais. A área total de construção é de 369.002,94m², sendo 215.629,41m² de área privativa, 4.294 vagas de estacionamento e uma população prevista de 19.482 pessoas. Da área total do terreno (101.754,27m²), 65.960,26 serão de uso público. Além disso foram promovidas alterações no sistema viário, que ao invés de quatro vias perpendiculares ao Cais José Estelita passaram a ter nove e a incorporação de usos comerciais no pavimento térreo (NOVO RECIFE, 2015).

Figura 23 - Perspectiva do projeto final proposto pelo Consórcio Novo Recife



Fonte: CONSÓRCIO NOVO RECIFE (2015)⁴⁶.

Em seguida, no dia 22 de dezembro de 2015, o Conselho de Desenvolvimento Urbano da Cidade do Recife concedeu a aprovação⁴⁷ do Projeto Novo Recife sob a

⁴⁶ Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/disputa-pelo-cais-estelita-ganha-novo-capitulo-mas-esta-longe-do-fim/>. Acesso em 25/07/2020.

⁴⁷ O Conselho de Desenvolvimento Urbano, na sua 227 reunião Ordinária, aprovou por **21 votos a favor**: Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, Secretaria de Finanças, Secretaria de Assuntos Jurídicos, Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade, Secretaria de Infraestrutura e Serviços Urbanos, Secretaria de Planejamento Urbano, Secretaria de Saneamento, Empresa de Urbanização do Recife, (02 votos) da Câmara Municipal do Recife, Caixa Econômica Federal, Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de Pernambuco – SINCUSCON/PE, Câmara dos Dirigentes Lojistas – CDL/Recife, Associação Comercial de Pernambuco – ACP, Associação Brasileira da Indústria de Hotéis – ABIH/PE, Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Pernambuco – CREA/PE, Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/PE, Federação das Associações, Conselhos e

condição de que o mesmo atendesse as seguintes ações mitigadoras: 1. A Implantação de Parque ao longo do Cais José Estelita desde o viaduto Capitão Temudo até os Armazéns Históricos (incluindo novo sistema viário da Av. José Estelita, a rotatória do entorno do Forte das Cinco Pontas e ainda, quatro quiosques, reforma da oficina de eletrotécnica e de três casas da antiga RFFSA e realocação de dois tonéis de melão); 2. Implantação de equipamentos de esporte e lazer na área situada sob o Viaduto Capitão Temudo entre a Av. Central / Av. José Estelita, integrando com o Parque Linear ao longo do Cais José Estelita; 3. Implantação de ciclovia marginal à bacia do Pina, com conexão à ciclovia do Ed. Pier Maurício de Nassau; 4. Recuperação da infraestrutura básica da Igreja Matriz de São José; 5. Restauração dos galpões próximos ao Forte de Cinco Pontas para implantação de equipamento cultural; 6. Implantação da Av. Central e desapropriações relativas ao trecho descrito; 7. Construção de duzentas unidades de Habitações de Interesse Social do tipo MCMV, em terreno a ser disponibilizado pela Prefeitura do Recife, a uma distância de até trezentos metros do empreendimento. Além disso também está previsto a elaboração do Plano de circulação para o Centro Expandido que ainda não tem um responsável pela execução e a demolição do Viaduto de Cinco Pontas que será sob responsabilidade do Município do Recife.⁴⁸

A aprovação do Projeto pelo CDU foi acompanhado por manifestações de repúdio dos movimentos sociais, como demonstra a postagem feita por Liane Cirne Lins - professora de Direito da UFPE e integrante do grupo Direitos Urbanos:

Sobre a aprovação do projeto Novo Recife pelo CDU, hoje Peço licença para expor uma posição pessoal sobre os fatos da última semana e do dia de hoje. Então, respeitando as diferenças de posição e a validade de todos os posicionamentos, compartilho com este fórum alguns pontos de vista. Não vejo nossa luta como "na lei ou na marra". Pessoalmente, tenho convicção de que há toda uma trajetória de luta pelo Estelita que sempre foi "na lei". Não nego a importância de se questionar os limites políticos e de classe da legalidade. Porém, no caso específico do Estelita, as normas jurídicas sempre estiveram ao nosso lado. No meu modo de ver, quem sempre atuou "na marra" foi a prefeitura e o consórcio, que se valeram das mais baixas estratégias para criar um embuste de legalidade por trás da

União de Moradores do Ibura/Jordão – FIJ, Movimento Nacional de Luta pela Moradia – MNLM/PE e Fórum dos Prezeis. **02 votos contra:** Conselho Regional de Economia – CORECON/PE e Central Única dos Trabalhadores – CUT/PE, e **02 abstenções:** Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Pernambuco – CAU/PE e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em Pernambuco –

⁴⁸<https://licenciamento.recife.pe.gov.br/sites/default/files/A%c3%a7%c3%b5es%20Mitigadoras%20Projeto%20Novo%20Recife.pdf>

arbitrariedade de seus atos. Também não creio que chegamos no momento do "tudo ou nada". Há muito em jogo, ainda. Aliás, a mídia, mais uma vez, tenta nos empurrar o equívoco de que o jogo acabou. E não é verdade. Um ponto em que tenho insistido e que tem sido pouco destacado é o fato de que a presidente do IPHAN se comprometeu publicamente em CUMPRIR A 285 SENTENÇA. Ora, se o IPHAN cumprir a sentença e deixar de conceder a autorização, NÃO HÁ POSSIBILIDADE DA OBRA SER REALIZADA. Sobre querer ou não que a disputa seja resolvida em Brasília, nos tribunais superiores (e mais uma vez falo apenas por mim): tudo o que eu quero é que essa briga chegue no STJ o quanto antes, sem as tenebrosas torres erguidas. Não porque quero que o STJ decida o destino do Cais, substituindo-se à vontade popular, mas porque quero que o STJ reconheça que o projeto Novo Recife é ilegal, garantindo que a vontade popular possa, de modo soberano, expressar-se. Espero que o MPF recorra da absurda decisão cautelar do TRF, que reconheceu uma urgência absolutamente inexistente, contrariando todos os princípios jurídicos de que a precaução ambiental é corolário. Acredito que hoje tivemos apenas um triste capítulo da nossa bela história de luta. Uma luta em que, de um lado, algumas instituições se aliam ao poderio econômico, como muitas vezes vimos acontecer. E de outro, de maneira inovadora, a sociedade civil e as instituições que honram seu papel junto à ordem constitucional se complementam, em defesa da democracia, da cidadania. E da cidade. Sigamos. Há muito a lutar, resistir e ocupar.⁴⁹

Essa fala ilustra o desafio e a problemática sobre a participação da sociedade no processo de planejamento e decisão sobre os grandes empreendimentos de impacto no contexto das cidades, em especial na cidade do Recife. No dia 27 de novembro houve nova audiência pública, mas dessa vez sem grandes expectativa de mudanças do projeto. Diante disso, os militantes utilizaram o espaço para expressar toda indignação com o processo de participação promovido pela Prefeitura.

Em setembro de 2015, a Polícia Federal anunciou a investigação relacionada a possível fraude no leilão da área do Cais José Estelita. Em novembro do mesmo ano, o Juiz Federal Roberto Wanderley Nogueira declarou como nulo⁵⁰ o leilão do Cais José Estelita e proibiu a análise do projeto pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura. O parecer reforçou a tese sobre as irregularidades concernentes à venda e compra do imóvel, realizada sem a consulta prévia do IPHAN, além da interferência indevida e ilegal do Projeto Novo Recife sobre a paisagem, arquitetura e história dos bairros de São José/Santo Antônio. No mês

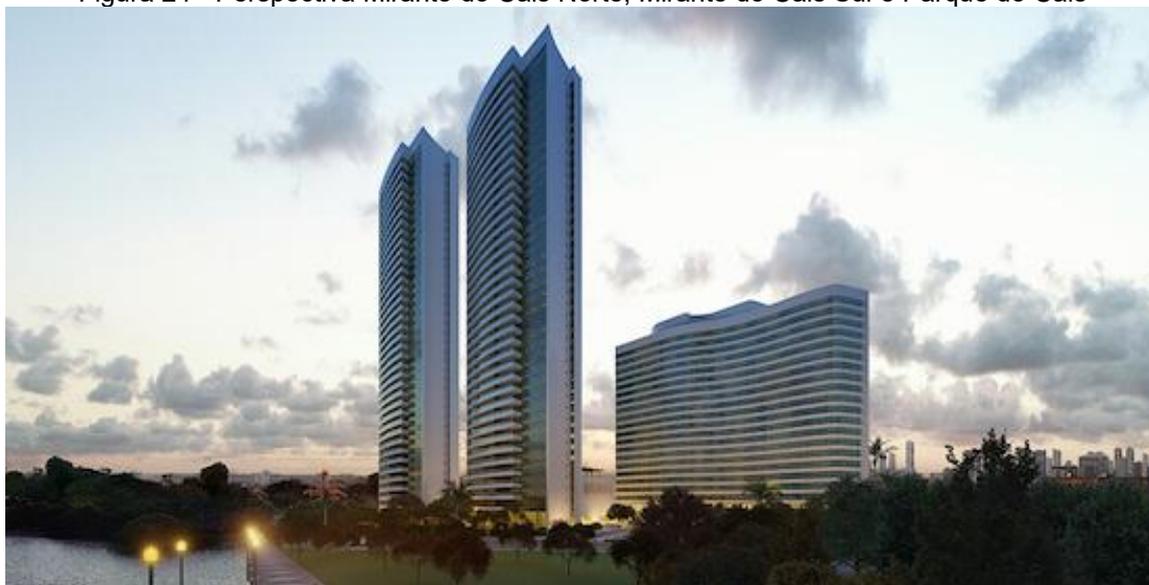
⁴⁹Fonte:

<https://www.facebook.com/groups/direitosurbanos/search/?query=%22Sobre%20a%20aprova%C3%A7%C3%A3o%20do%20projeto%20Novo%20Recife%20pelo%20CDU%2C%20hoje%22>. Acesso em 25/07/2020.

seguinte, o Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF5) suspendeu a sentença que anulava o leilão do espaço do Cais José Estelita.

Entretanto, no dia 25 de março de 2019 a Prefeitura do Recife concedeu um alvará permitindo a demolição de dois armazéns existentes no terreno do Cais. No dia seguinte a Justiça Federal suspendeu a licença mas logo em seguida, o Tribunal de Justiça de Pernambuco (TJPE) suspendeu a liminar que proibia a demolição, autorizando assim a retomada do processo de demolição, o que demarcou o início das obras no Cais José Estelita. Atualmente foi dado início a construção de três torres pela a construtora Moura Dubeux Engenharia: o Mirante do Cais Norte, Mirante do Cais Sul e o Parque do Cais, conforme imagem seguinte.

Figura 24 - Perspectiva Mirante do Cais Norte, Mirante do Cais Sul e Parque do Cais



Fonte: MOURA DUBEUX (2019)⁵¹.

O Mirante do Cais Norte e Mirante do Cais Sul consistem em unidades habitacionais que variam entre 230 a 260 m². Já o Parque do Cais se constitui em apartamentos habitacionais menores que variam de 33 a 61m². A expectativa é que os empreendimentos, que já estão à venda pelos valores iniciais de 1.550.000,00 (Mirante do Cais) e 256.000 (Parque do Cais), sejam entregues até o ano de 2023.

⁵¹ Disponível em: <https://www.mouradubeux.com.br/pernambuco/recife/sao-jose/residencial-condominio/4-quartos/mirante-do-cais/> . Acesso em 20/03/2021.

4.6.3 Projeto Porto Novo Recife

No início de 2020, foi anunciado pela Prefeitura da cidade do Recife o início das obras do Projeto Porto Novo Recife. Este consiste num Complexo de turismo de negócios e de lazer, situado nas mediações do antigo Cais de Santa Rita, na área dos antigos armazéns 15,16 e 17.

Figura 25 - Complexo Multiuso com vista das Torres gêmeas na lateral esquerda



Fonte: PORTO NOVO RECIFE (2020).

O complexo irá abrigar um hotel-marina quatro estrelas com capacidade para 240 leitos e um centro de convenções para receber eventos de até 4 mil pessoas. Além disso ele também irá comportar restaurantes, lojas, bares, piscina, salas de reunião e 136 vagas de garagem. Para a obra, está previsto o investimento de R\$ 140 milhões, que ficarão a cargo da iniciativa privada⁵², e até última informação anunciada no final de 2020, a previsão de entrega ficaria para o ano de 2022 ⁵³.

As obras do Complexo Multiuso fazem parte de um Plano Estratégico maior que foi pensado para atender as demandas turísticas promovidas pelo contexto da Copa do Mundo de 2014. Essa conjugação de esforços resultou no Projeto Porto Novo que

⁵² O empreendimento tem quatro sócios: a Excelsior Seguros, Máxima Empreendimentos, Hima, e a GL Empreendimentos, do empresário Gerson Lucena.

⁵³ <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/03/10/hotel-marina-e-centro-de-convencoes-comecam-a-ser-construidos-em-armazens-do-porto-do-recife.ghtml>

foi elaborado pelo Núcleo Técnico de Operações Urbanas (NTOU), instituição do Governo do Estado de Pernambuco criada em 2007, como parte da Secretaria de Planejamento e Gestão. Diante do diagnóstico empreendido pelo projeto Recife-Olinda, que não chegou a ser executado, notou-se uma certa quantidade de terrenos vazios e ocioso sobre as mediações da região portuária. Pensando nisso, o Governo do Estado decidiu formular um novo plano estratégico visando a revitalização de uma porção significativa do *waterfront* dos bairros do Recife e São José. Vale salientar que antes da proposta de revitalização, a maioria dos equipamentos encontravam-se inutilizados, com exceção do armazém 14 (onde funcionava o Teatro Armazém) e o prédio do antigo Pescado Silveira que abrigava uma ocupação de 54 famílias de sem-teto - mas que foram removidas para dar andamento à demolição da edificação (BRANDÃO, 2012).

O projeto propunha a intervenção em dois trechos de frente d'água: o primeiro situado no antigo Cais do Porto (do armazém 7 ao 14) e o segundo no antigo Cais de Santa Rita (do armazém 15 ao 18), com a inclusão do prédio do antigo Pesca da Silveira, totalizando uma faixa de 1,5km de extensão, conforme imagem a seguir.

Figura 26 - Etapas Projeto Porto Novo



Fonte: NTOU (2010).

A princípio, a primeira etapa seria construída via iniciativa pública, através de recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Copa e posteriormente arrendada para empresas privadas. Enquanto a segunda etapa ficaria unicamente sob a responsabilidade da iniciativa privada.

No entanto, ao final dos trâmites da *master plan*, a proposta desenvolvida pelo corpo técnico do NTOU não chegou a ser executada integralmente, uma vez que o Governo do Estado decidiu que apenas os armazéns 7,10 e 11 seriam construídos com recursos públicos, enquanto os demais seriam todos abertos para licitação e arrendamento (BRANDÃO, 2012). O terminal marítimo de passageiros, que corresponde ao antigo armazém 7, foi construída por meio dos recursos do PAC, os Armazéns 10 e 11 foram financiados com recursos do Ministério da Cultura e do Tesouro Estadual, e do Governo Estadual, respectivamente. Já para os demais empreendimentos, foram abertos para uma concessão administrativa (PPP) que dentre os outros equipamentos ficou responsável pela construção do Projeto Porto Novo Recife.

Mais uma vez, são formulados Projetos de cunho Estratégico que ao final, ou são arquivados - como o caso do Projeto Recife-Olinda - ou não chegam a ser executados de forma integral - como o Projeto Porto Novo Recife. Em contrapartida é dada uma grande abertura para a atuação da iniciativa privada, que dado o seu caráter mercadológico, busca exclusivamente o lucro e a produção de mais-valia urbana. Diante do exposto, concluímos que o projeto do Complexo Multiuso, bem como os demais empreendimentos apresentados anteriormente corroboram com a dinâmica de valorização e especulação imobiliário do Setor 4, bem como de seu entorno imediato.

4.6.4 Uma metamorfose além do Setor 4 - o caso do Shopping Riomar e da Via Mangue

O anúncio do Plano Estratégico provocou uma grande disputa do capital imobiliário tanto pelos terrenos inseridos dentro do Plano/ Projeto - como foi o caso do Cais José Estelita e Cais de Santa Rita - quanto de seu entorno imediato. Esse processo tem resultado numa intensa dinâmica de valorização urbana das margens

da Bacia do Pina. A seguir iremos destacar alguns desses equipamentos de grande porte que têm contribuído fortemente para a metamorfose.

O primeiro empreendimento consiste num complexo de edificações denominado Shopping Riomar e Riomar Trade Center construído pelo Grupo JCPM (João Carlos Paes Mendonça) sobre a margem sul da Bacia do Pina. O empreendimento foi construído no terreno da antiga Fábrica de Rum Bacardi, desativada desde o final da década de 90, e da antiga Estação da Rádio Pina. Apesar da área estar inserida dentro de uma ZEPA (Zona Especial de Proteção Ambiental), sujeita a parâmetros restritos de construção, o projeto foi aprovado e atualmente consiste no maior empreendimento comercial do Norte e Nordeste em área bruta locável.

Antes de sua efetivação, em 2008 a CDU havia dado a aprovação de outro empreendimento de uso misto (habitacional e empresarial) no local. Entretanto em 2010 ele foi arquivado e em seu lugar construído o Shopping Riomar com 256.276,80 m² de área construída e três torres empresariais com 31 pavimentos cada. No total são 405 lojas - sendo vinte âncoras, doze megalojas e 380 satélites, além de uma academia de ginástica e doze restaurantes - e seu estacionamento detém da capacidade de 6.200 vagas.

Segundo Nunes (2015) todo o processo de aprovação ocorreu de forma rápida, com grande agilidade e pouca ou quase nenhuma mobilização contra os equipamentos.

Figura 27 - Shopping Riomar e os empresariais Riomar Trade Center



Fonte: THALES PAIVA (2016)⁵⁴.

⁵⁴ Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/thalespaiva/43791593440>. Acesso em 24/07/2020.

O segundo empreendimento consiste nas intervenções viárias do projeto da Via Mangue - uma via de ligação entre os eixos Norte-Sul da cidade - proposta pela Prefeitura da cidade do Recife. O projeto conta com uma via expressa de 4,5km de extensão, um túnel e uma alça de ponte estaiada situada sobre a Bacia do Pina. Ele surge apoiado nas seguintes justificativas: Melhorar a fluidez do trânsito da zona sul; Implantar uma via sem semáforos com velocidade operacional de 60 km/h; Integrar a via com as marginais dos canais Setúbal e Jordão; Possibilitar o acesso das ruas existentes para o atendimento local dos bairros de Boa Viagem, do Pina e de Brasília Teimosa; Eliminar os semáforos das Avenida Antônio de Góis e Herculano Bandeira; Implantar o Parque Ecológico Estação Rádio Pina, com 215 hectares, visando o lazer, atividades culturais, educacionais e o turismo para a população; Proteger o manguezal do Rio Pina, e integrá-lo à população; Promover melhorias habitacionais através da relocação da população residente em palafitas, no entorno do projeto; Revitalizar áreas ambientais já degradadas e outras no entorno do projeto; fomentar o desenvolvimento de um novo polo econômico, turístico, cultural e ambiental (PREFEITURA DO RECIFE, 2004)⁵⁵.

Anterior a proposta da Via Mangue, foram apresentadas outros projetos com o mesmo intuito de melhorar a fluidez do trânsito da zona sul e promover uma interligação dos eixos Norte-Sul da cidade através dos bairros do Pina e Boa Viagem. Esses projetos surgem ainda na década de 1970 com os nomes de Ecovia, a Via Verde, o metrô S.M.I.L.E e a Linha Verde (CONSULPLAN, 2012). Até que em 2004, na gestão do ex prefeito João Paulo (PT), o projeto volta a ser discutido sob a titulação de “Via Mangue”.

As obras referentes à primeira etapa da Via Mangue foram iniciadas 2006, através da construção do túnel Josué de Castro, localizada no Bairro do Pina, e da promoção de melhorias viárias em algumas ruas do entorno. Já em 2008, foram iniciadas as ações relacionadas ao processo de remoção das famílias, impulsionado pela construção do sistema viário da Via Mangue. A Prefeitura do Recife construiu três conjuntos habitacionais (Via Mangue 1, Via Mangue 2 e Via Mangue 3) que receberam 992 famílias, das comunidades Xuxa, Beira Rio, Pantanal, Deus nos Acuda e Combinado.

⁵⁵ Apresentação realizada no Conselho de Desenvolvimento Urbano do Recife, 2004.

A segunda e terceira etapa foram iniciadas em 2011 com o alargamento e construção das alças da Ponte Paulo Guerra e do Viaduto Capitão Temudo. A quarta e última etapa consistiu na abertura do segundo trecho da pista leste, que ligava a Avenida República do Líbano à Rua Doutor Gilson Machado Guimarães. O projeto foi liberado ao público em 2016.

Figura 28 - Traçado do Projeto da Via Mangue (Primeira etapa em vermelho)



Fonte: BLOG DE JAMILDO (2009)⁵⁶.

Todo o Projeto da Via Mangue foi viabilizado a partir de uma parceria entre a Prefeitura do Recife com a União, já que se tratava de uma obra contemplada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De acordo com a prestação de contas oficial da Prefeitura do Recife o investimento total dos trechos 1 ao 4 foi de R\$ 433,2 milhões, sendo R\$ 81 milhões da Prefeitura, R\$ 331 milhões da Caixa Econômica Federal e R\$ 19 milhões provenientes da União. Apesar da Via Mangue não se configurar como um empreendimento privado, percebe-se um forte vínculo com esses setores na medida em que ela serve de para criar novas frentes de valorização para a atuação do mercado imobiliário que utilizado do marketing da

⁵⁶ Disponível em: <https://pt.slideshare.net/blogdejamildo/data-show-via-mangue-audiencia-publica> . Acesso em 10/11/2020.

mobilidade e da vista privilegiada do Parque do Manguezais, como podemos ver na imagem seguinte.

Figura 29 - Viamangue e parque dos manguezais a esquerda, empreendimentos privados a direita e bacia do Pina ao fundo



Fonte: DIÁRIO DE PERNAMBUCO (2014)⁵⁷.

Todo esse processo demonstra uma grande aliança entre o Estado e o poder econômico para a geração de mais valia no espaço urbano. Apesar de existirem ações mitigadoras - geralmente vinculadas a melhorias urbanas, construção de conjuntos habitacionais para as populações de baixa renda - o que se observa são ações muito restritas e pontuais. Que tem pouco ou quase nenhum efeito sobre o atual contexto de desigualdade sócio-espacial.

⁵⁷ Disponível em: <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/esportes/tag/via-mangue/> . Acesso em 10/10/2020.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa corrobora com a abordagem teórica de que o espaço urbano, na sociedade capitalista, é produzido segundo uma lógica de mercado e utilizado como um mecanismo para proporcionar condições favoráveis à acumulação de capital, mesmo diante de suas sucessivas crises de sobreacumulação.

No âmbito da Teoria da Regulação Francesa, o capitalismo é concebido como etapas, marcadas por diferentes regimes de acumulação que promovem um padrão de organização da atividade produtiva compatível com o padrão de consumo. Diante da implementação do atual regime de acumulação flexível presenciamos uma alteração significativa sobre as estruturas do mercado, das sociedades e do Estado. No bojo dessas transformações, a modalidade de Planejamento Estratégico surge como um importante paradigma para legitimar e garantir a reprodução contínua e ampliada do capital.

O novo paradigma tem como eixo central a problemática da competitividade urbana, onde as ações e políticas públicas passam a ser orientadas para as áreas de interesse do mercado. Fazendo com que as cidades, sejam adequadas à ordem econômica mundial mediante a afirmação de suas competitividades e vantagens locais. A partir da década de 1990, diversas cidades brasileiras passaram a dar andamento a ambiciosos planos estratégicos visando a promoção da cidade para o exterior, a atração de investidores, visitantes e usuários solventes. No que se refere à ordem urbana, a lógica estratégica se materializou de duas formas: nos tradicionais Planos Diretores Municipais (PDMs) que passaram a anunciar objetivos estratégicos dentro de suas estruturas quanto nos novos modelos denominados de Planos Estratégicos Municipais (PEMs). Enquanto os primeiros são caracterizados por uma formalidade processual que envolve diferentes instâncias de aprovação, o segundo é permeado por uma maior flexibilidade e liberdade conceitual, permitindo a proposição de formas diferenciadas de atuação municipal.

Apesar de globalmente triunfante, a modalidade de Planejamento Estratégico tem demonstrado uma série de limitações. De forma geral, argumenta-se que a transposição dos conceitos internacionais para os países de capitalismo tardio tem resultado em experiências muito contraditórias. Suas críticas normalmente se voltam

ao caráter monumental das intervenções, assim como no alto custo dos investimentos e baixo retorno social. Para alguns autores a nova dinâmica acaba reforçando uma determinada hierarquia global em favor dos países de capitalismo originário, se traduzindo numa *“armadilha clássica do subdesenvolvimento (ou seja, da modernização sem desenvolvimento, isto é, sem homogeneização social), a velha dualidade brasileira elevada aliás agora a paradigma da polarização mundializada”* (ARANTES, 2000,p. 68).

No contexto local da cidade do Recife, notamos que a materialização do paradigma estratégico, sob a ótica dos Planos e Projetos Urbanísticos, têm se dado sobre grandes dificuldades. Na medida em que mobilizam-se esforços para sua formulação e logo em seguida são engavetados ou executados parcialmente. Ainda que eles não tenham sido implementados na íntegra, o anúncio de um conjunto de áreas estratégicas, associadas a uma gestão de cunho empreendedora tem promovido um crescente protagonismo dos agentes privados sobre a produção do espaço urbano. Diante da ausência de um projeto estruturador para esses territórios denominados estratégicos, os terrenos inseridos dentro das áreas de intervenção e nas suas proximidades, acabam sendo adquiridos pela iniciativa privada que passam a atuar como grandes protagonistas na dinâmica de produção do espaço urbano. Ficando muito claro que os benefícios de tais instrumentos voltam-se muito mais para os proprietários fundiários e promotores imobiliários.

Ao analisar o processo histórico de formação do território estratégico do Cais José Estelita e Cais de Santa Rita identificamos uma metamorfose sócio-espacial que se dá mediante projetos de higienização, modernização e requalificação urbana. No início havia uma atuação mais incisiva do Estado que, em grande medida, atuava como o promotor das grandes intervenções. Nas últimas décadas, diante da ótica neoliberal e do seu regime de acumulação flexível, temos assistido uma inversão desse processo através da substituição progressiva dos atores públicos pelos agentes privados. De forma que o espaço urbano tende a ser transformado em instrumento de mercantilização, moldado de acordo com os interesses capitalistas. E assim, a produção da cidade deixa de estar vinculada necessariamente à demanda, e torna-se resultado das necessidades físicas geradas pela lógica do mercado, seja através de novas localidades ou da renovação e requalificação de espaços tidos

como degradados. O que não significa que o Estado se isente desse processo, muito pelo contrário, ele atua como agente fundamental, regulando os conflitos e contradições de interesses entre os agentes envolvidos, e criando mecanismos regulatórios, instrumentos e infraestruturas urbanas para minimizar os entraves aos investimentos. Tal dinâmica pode ser claramente identificada ao longo dos trâmites de aprovação dos Projetos: Pier Maurício de Nassau, Duarte Coelho, Novo Recife e Porto Novo Recife dispostos sobre o Cais José Estelita e Cais de Santa Rita.

O desequilíbrio quanto a atuação dos agentes sobre a dinâmica de produção do espaço urbano sinaliza para uma fragilidade do regime democrático. Para Santos (2002), esse processo é decorrente da vigência de um regime democrático representativo de baixa intensidade que detém da adoção de instrumentos vinculados ao modelo participativo. Ainda que os ideais da revolução democrática tenham sido amplamente desejados, na prática a implantação desse sistema se deu de maneira muito restrita, funcionando como uma estratégia de legitimação dos governos. Diante disso, como construir uma sociedade efetivamente democrática onde o livre desenvolvimento de cada um é a condição para o livre desenvolvimento de todos? Para O'Donnell (1999) o regime democrático se constitui sobre duas dimensões fundamentais: primeiro, é um regime representativo de governo, em que o único mecanismo de acesso ocorre por meio de eleições competitivas, que asseguram aos indivíduos o direito de votar e ser votado. Segundo, é um regime em que o sistema legal garante as liberdades e os direitos fundamentais ao exercício da cidadania política. Ou seja, trata-se simultaneamente de um sistema representativo e participativo. Para fortalecer a esfera participativa Santos (2002) evidencia três aspectos fundamentais: o fortalecimento da demodiversidade, ou seja, de diversas práticas democráticas; o fortalecimento das articulações contra-hegemônicas entre o local e o global através do apoio de atores democráticos transnacionais; e por fim, a ampliação do experimentalismo democrático por meio de novas gramáticas sociais. É sob essa perspectiva que o Direito à Cidade surge como um importante conceito que unifica diversas pautas urbanas que visam a construção de uma cidade justa, democrática e cidadã.

A princípio, o termo “direito à cidade” foi preconizado pelo filósofo e sociólogo francês Henri Lefebvre em 1968, ano marcado por por intensos movimentos estudantis na cidade de Paris. Nesse período Lefebvre percebeu que as cidades

havam se convertido no local de reprodução das relações capitalistas, mas ao mesmo tempo, num importante instrumento para sua superação, onde movimentos de resistência poderiam ser capazes de promover mudanças estruturais sobre as cidades.

Para Lefebvre (2009) o direito à cidade se apresenta como algo muito maior do que o simples direito jurídico, ele consiste numa demanda de oposição que desafia as reivindicações hegemônicas, se afirmando como uma espécie de apelo e exigência - onde o "apelo" estaria vinculado às necessidades básicas de reprodução social (dimensão jurídica) e a "exigência" vinculada a um descontentamento generalizado (político-moral). Para distinguir o estatuto político-moral da dimensão jurídica, Marcuse (2011) separa os dois conceitos: Direitos na cidade e Direitos à cidade. Onde o primeiro refere-se ao acesso as arenas de participação social e aos meios necessários à reprodução social (saúde, educação, moradia, lazer). E o segundo, à instauração de uma organização social autogestionária.

Harvey (2012) corrobora com essa perspectiva ao apresentar duas dimensões do direito à cidade: a primeira seria a sobreposição do valor de uso das cidades sobre o valor de troca, e a segunda à dimensão utópica enquanto possibilidade de transformar radicalmente as cidades numa luta anticapitalista. O alcance dessa última, só poderia ser pensado a partir da práxis revolucionária que refere-se ao direito de mudar e reinventar a vida urbana de acordo com os nossos desejos e mediante um movimento de destruição e de reconstrução de nós mesmos e das cidades onde vivemos.

(...) a democratização desse direito e a construção de um amplo movimento social para fazer valer a sua vontade são imperativas para que os despossuídos possam retomar o controle que por tanto tempo lhes foi negado e instituir novas formas de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir em que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo do termo; do contrário, não será nada (HARVEY, 2013, p.10).

No Brasil, a ampliação desse debate resultou no reconhecimento jurídico do direito à cidade, consagrado nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 e na promulgação do Estatuto das Cidades, Lei Federal 10.257/2001. O que contribuiu para promover um diálogo entre diferentes movimentos urbanos, e possibilitar a formação de uma agenda conjunta. Contudo, é importante evidenciar que a simples oficialização burocrática desse direito - constantemente associado

com as pautas de acesso à terra, à moradia; a função social da propriedade, ao combate à especulação imobiliária e a gestão democrática das cidades - não é suficiente. A luta revolucionária pelo direito à cidade não deve almejar apenas melhorias na qualidade de vida da população, tais benefícios podem muito bem serem garantidos sem que ocorra uma ruptura em relação ao modo de produção dominante. Pois o direito à cidade, segundo a lógica Lefebvrina, por ser profundamente revolucionário e não definível sua institucionalização será sempre incompleta. A luta pelo direito à cidade deve ser, sobretudo, por uma utopia orientadora das lutas sociais através da emancipação humana e política.

Diante do atual cenário de subordinação das forças globais sobre as estruturas locais e regionais, torna-se imperativo o fortalecimento da sociedade civil organizada e formulação de políticas alternativas baseadas na esperança e na utopia. Pois é por meio da imaginação utópica, que poderemos traçar alternativas que se contraponham à lógica hegemônica contemporânea. De modo geral, o conceito de utopia é permeado por diversas críticas, normalmente por estar associado a um lugar desvinculado de todo e qualquer lugar, fora da espacialidade e restrito aos domínios da fantasia. Por conta disso trataremos algumas reflexões sobre o conceito de “utopismo dialético”, que Harvey (2012) apresenta como uma via alternativa do pensamento utópico que incorpora as dimensões do espaço e do tempo. Trata-se de um conceito polêmico por propor um idealismo tanto no termo utópico quanto dialético, fazendo uma crítica aos conceitos de Henri Lefebvre e ao próprio Marx. Lefebvre define o utopismo espaço temporal como uma concepção cartesiana e absoluta do espaço, que deveria permanecer como uma possibilidade interminavelmente aberta. O que para Harvey (2012) consiste em dotar do conceito de utopia como um puro ideal, sem haver nenhum referente que faça sentido no mundo material. Sua crítica aos autores supracitados refere-se exatamente a ausência de proposição de espaços alternativos concretos que sejam capazes de conter um “ideal” possível de um mundo espacialmente projetado. Materializar o espaço é comprometer-se com esse fechamento, e de certa forma, assumir um certo caráter autoritário. Pois o fechamento, por mais flexível que seja, resulta numa certa autoridade. Assim, o objetivo central estaria justamente em propor um utopismo estruturado em nossas possibilidades presentes e que aponte trajetórias diferentes para os desenvolvimentos geográficos desiguais. Ele convoca a sermos arquitetos

de nosso próprio destino e de nossa própria sorte, convertendo a esfera do trabalho em uma sementeira de capacidades e potencialidades humanas para mudar o mundo e a nós mesmos.

O futuro tem que ser construído não segundo algum molde utópico fantástico, mas por meio de transformações tangíveis das matérias-primas que temos à disposição em nossa atual condição. Essas matérias primas foram elaboradas e combinadas através de uma dinâmica espaço-temporal que foi não obstante inspirada por um conjunto deveras característico de concepções conflitantes (HARVEY, 2012, p.251).

Para que a utopia conceba uma reconstrução do processo social é necessário o enfrentamento das estruturas físicas e institucionais produzidas até então. Segundo ele, foi isso que o utopismo do mercado, pautado na ótica neoliberal, promoveu nos últimos vinte anos. A materialização da ótica neoliberal só ocorreu mediante a imposição global de uma espaço tempo mais aberto, no qual o capital pudesse fluir mais facilmente. Constituindo Estados Nações flexíveis, com democracias representativas, sustentadas pela convicção utópica de um mundo aparentemente mais feliz, mais aberto e mais livre.

Sabemos que na prática não foram esses os resultados, muito pelo contrário, vivenciamos um mundo de liberdade restrita, com benefícios unilaterais que se restringem apenas a uma parcela da população.

Destarte, é preciso mais do que nunca descobrir concepções alternativas que sejam capazes de garantir o bem-estar físico e material de forma ampla e generalizada. Trazer a utopia à luz, é fazer dela uma força política de mudança cuja concretização requer uma dialética capaz de operar tanto em relação ao tempo, quanto em relação ao espaço. Não se trata de uma tarefa fácil, sobretudo diante da crescente propagação da ética individualista neoliberal que torna esses ideais muito mais difíceis de serem sustentados (HARVEY, 2012). Ainda mais nos países de capitalismo tardio, como é caso brasileiro, onde presenciamos uma crise da estrutura política, econômica e social. Desse modo, a população tem um importante desafio quanto ao fortalecimento dos canais de participação social e renovação das instituições democráticas de maneira que elas passem a integrar de forma efetiva a esfera das Políticas Públicas. Só assim, por meio da inclusão de diversos atores sociais, poderemos almejar a construção de uma cidade justa, democrática e cidadã.

REFERÊNCIAS

ABRAMO, Pedro. A regulação urbana e o regime urbano: a estrutura urbana, sua reprodutibilidade e o capital. **Ensaio FEE**, V.16, N. 2, 1995, p. 510-555. Disponível em: <https://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/view/1790>. Acesso em: julho de 2019.

AGLIETTA, M. **A Theory of Capitalist Regulation: the US experience**. London: Verso, 1979.

AEROCLUBE de Pernambuco retoma atividades nesta segunda-feira. *Jornal do Commercio*. Recife, 06 de maio de 2018. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2018/05/06/aeroclube-de-pernambuco-retoma-atividades-nesta-segunda-feira-338132.php>. Acesso em: 18 de setembro de 2020.

ALVES, Paulo Reynaldo Maia. **Valores do Recife: o valor do solo na evolução da cidade**. Recife: Governo PE / Luci Artes Gráficas, 2009.

ANDERSON, Perry. Balanço do Neoliberalismo in: SADER, Emir & GENTILI, Pablo **Pósneoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático**. São Paulo: Paz e Terra, 1995.

ARANTES, Otilia; Vainer, Carlos; Maricato, Ermínia (org). **A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**, Petrópolis, Vozes, 2000.

ARAUJO, Rita de Cássia Barbosa de . **As praias e os dias: História social das praias do Recife e de Olinda**. Recife, Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2007.

ARIES. **Recife, Reunir, reviver e reinventar: 500 anos Proposta inicial de estratégia de desenvolvimento da cidade**. Recife, 2019. Disponível em: https://issuu.com/aries2037/docs/recife_500_anos . Acesso em: 10 de março de 2020.

BARBOSA, David Tavares. **Novos Recifes, Velhos Negócios. Política da paisagem no processo contemporâneo de transformações da bacia do Pina – Recife/PE: Uma análise do Projeto Novo Recife**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

BARTHEL, Stela Gláucia Alves. **Sociedade de Classes, Espaço Urbano Diversificado: a faixa de praia do Recife**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1994.

BITOUN, J. **A contribuição dos planos estratégicos na gestão municipal: Modernização do discurso, seletividade ou aprimoramento das práticas? Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: UNESP, 2001.

BOTLER, Milton. **O Universo Além das Muralhas: Morfologia Urbana e Padrões de Regularização Urbanística em Assentamentos Espontâneos**: um estudo comparativo entre os assentamentos do Entra Apulso e Brasília Teimosa, Recife: UFPE, 1994.

BORJA, J.; CASTELLS, M. **A cidade como atores políticos**. Novos Estudos CEBRAP, São Paulo, n. 45, p. 152-166, julho de 1996.

BOYER, Robert. **A Teoria da Regulação: uma análise crítica**. São Paulo: Nobel, 1990.

BRANDÃO, Zeca (org.). **Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010**. Recife, CEPE, 2012. Disponível em: https://issuu.com/julienineichen/docs/livro_ntou . Acesso em 02/05/2020.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Da administração pública burocrática à gerencial. In: BRESSER-PEREIRA, L. C; SPINK, P. (Org) **Reforma do Estado e administração pública gerencial**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1998.

CASTRO, Josué de. **Ensaio de Geografia Humana**. 5.ed. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1969.

CANO, Wilson. **Novas determinações sobre as questões regional e urbana após 1980**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 13, n. 2, p. 27-53, 2011.

CAVALCANTI, Geane Bezerra. **Lutas e resistência dos moradores da periferia da cidade do Recife (1955-1988)**. Dissertação do Programa de Pós-graduação em história social da cultura regional – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Recife, 2017.

CENTRO JOSUÉ DE CASTRO. **Diagnóstico Pina**. Recife, 1993.

COMPANS, Rose et al. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In Emurb (Org.) **Caminhos para o centro: estratégias para desenvolvimento da região central da São Paulo**. São Paulo, PMSP/Cebrap/CEM, 2004.

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

DARDOT, P.; LAVAL, C.. **A nova razão do mundo : ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Editora Boitempo, 2016.

FERNANDES, Antônio Sérgio de. . Empresarialismo urbano e qualidade de vida: mudanças estruturais na gestão em Salvador? **Revista de Administração Pública**. FGV. v. 31, n. 3, 1997.

FIDEM. **Fundação de Desenvolvimento Municipal (1998). Plano Diretor da Região Metropolitana do Recife-Metrópole 2010**. Recife, 1998.

FIDEM. **Estudos do Plano Metrópole Estratégica**. Recife: [s.n.], 2002. Paginação desconhecida.

FREIRE, M.E.L; LACERDA, N. Patrimônio Ferroviário: em busca dos seus lugares centrais. In: **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, vol.9 no.3. Curitiba Sept./Dec. 2017 Epub Sep 12, 2017.

FRIEDMAN, F.; SIQUEIRA, E. C. Uma cidadela global no Rio de Janeiro. In: **Revista Rio de Janeiro**, n. 9, p. 23-40, jan./abr. 2003.

GOMINHO, Zélia de Oliveira. **“Liga Social Contra o Mocambo”**: a questão social em Pernambuco. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1993.

_____. **Veneza Americana X Mucambópolis: o Estado Novo na cidade do Recife (décadas de 30 e 40)**. Jaboatão dos Guararapes: Livro Rápido, 2007.

Governo do Estado de Pernambuco. **Projeto urbanístico Recife-Olinda**. 2006. Disponível em: https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/Biblioteca/ReabilitacaoAreasUrbanas/Biblioteca_Projeto_Urbanistico_Recife-Olinda.pdf. Acesso em 25/05/2020.

GÜELL, José M. Fernandez. **Planificación estratégica de ciudades**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1997.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola. 1992.

_____. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio**. Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo, n. 39, p.48-64, 1996.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume,v. 01, 2005.

_____. **O Neoliberalismo: história e implicações**. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

_____. **O Novo Imperialismo**. 3ª ed. São Paulo: Loyola, 2009.

_____. **Espaços de esperança**. 5.ed. São Paulo: Loyola, 2012.

_____. **Os limites do capital**. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: Boitempo, 2013.

HERRERA, C. V. **A dinâmica da transformação: resgate da memória do processo de urbanização da Avenida Boa Viagem**. (Dissertação de mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1992.

IPEA. **Governança Metropolitana no Brasil: Relatório de Pesquisa Governança Metropolitana no Brasil Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil: arranjos institucionais de gestão**

metropolitana (Componente 1). Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/150717_relatorio_arranjos_reecife.pdf . Acesso em 20/09/2020.

KOHLER, Andre Fontan. **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, 1996-2008**. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, 2011.

LEAL, Suely Maria Ribeiro. **Para "alem" do estado: tendencias, limites e alcance das novas formas de gestão urbana a nivel local**. 1994. 2v. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP.

_____.Papel dos Agentes Econômicos na Governança das Metrôpoles Brasileiras: Inovações e Impactos Territoriais dos Grandes Empreendimentos Imobiliários. In: **Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR**. Maio de 2011. Rio de Janeiro – RJ – Brasil.

_____. As Veias abertas do planejamento urbano e a avalanche do mercado. In: FERNANDES, A. C.; LACERDAN.; PONTUAL, V. (Orgs.). **Desenvolvimento, Planejamento e Governança**. Rio de Janeiro: Letra Capital, ANPUR, 2015, v. 01, p. 161-179.

_____.A retração da acumulação urbana nas cidades brasileiras: a crise do Estado diante da crise do mercado. In: **Cadernos Metrôpole**, vol. 19, núm. 39, mayo-agosto, 2017, pp. 537-555 Pontifícia Universidade Católica de São Paulo São Paulo, Brasil.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1990.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **Le Droit à la ville**. 3. ed. Paris: Anthropos/Economica, 2009.

LIRA, José Tavares Correia de. **Mocambo e cidade: regionalismo na arquitetura e na ordenação do espaço habitado**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/USP, 1996.

LIMA, B. A. F.; RIBEIRO, T. A. S. . Assistência aos movimentos sociais em tempos de incertezas: Os efeitos na parceria da CIAPA (MDU/UFPE) com a ocupação da Vila Sul. In: Márcio Moraes Valença. Sara Raquel Fernandes Queiroz de Medeiros (Org.). **Anais do XVIII Encontro Nacional da ENANPUR: Tempos em/ de transformação - Utopia**. Maio de 2019. Natal - RN - Brasil.

LIPIETZ, Alain. Fordismo, fordismo periférico e metropolização. In: **Ensaio FEE**, Porto Alegre, 10(2):285-302,1989.

LUKÁCS, Georg. **História e consciência de classe: Estudos sobre a dialética marxista**. 1ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

LUNGO, Mario. **Grandes Proyectos Urbanos**. Una vision general. Urbana, n. 37, pp. 15-43, 2005.

MACEDO, Valter Luiz de. **O passado de volta: planejamento estratégico, mercantilização do espaço público e desigualdade urbana**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

MARCUSE, Peter. **¿Qué derecho para qué ciudad en Lefebvre?** Urban, Madrid, n. 2, p. 17-21, 2011.

MARQUES, Eduardo. Estado, atores políticos e governança. In: Ana Cristina Fernandes, Norma Lacerda, Virgínia Pontual. (Org.). **Desenvolvimento, planejamento e governança: expressões do debate contemporâneo**. 1ed. Recife: Ed. UFPE/IPEA/ANPUR, v. 1, p. 181-201, 2015.

MARX, Karl. **Grundrisse**. São Paulo: Boitempo, 2011.

MENEZES, Jose Luiz da Mota. **Mobilidade Urbana no Recife e seus arredores**. 1. ed. Recife: CEPE, 2015.

MENEZES, Jose Luiz da Mota. **O Urbanismo Holandês no Recife - Permanências no Urbanismo Brasileiro**. Comunicação apresentada no Colóquio "A Construção do Brasil Urbano", Convento da Arrábida - Lisboa 2000.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa social : teoria, método e criatividade**. 21^a. Ed. Petrópolis: Vozes, 1994.

MORAES, Demóstenes Andrade de. **Entre a subcidadania e o direito à cidade: Estudos críticos sobre a urbanização de favela no Brasil e as Zonas Especiais de Interesse social (ZEIS) no Recife-PE**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Paraíba, 2019.

MOREIRA, Fernando Diniz. **A construção de uma cidade moderna. Recife (1909-1926)**. 1995. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1995.

MUÑOZ, F. Olympic urbanism and olympic villages: planning strategies in olympic host cities, London 1908 to London 2012. **Sociological Review**, v. 54, s2, p. 175-187, 2006.

NASCIMENTO, Luis Manuel Domingues do. **Inventário dos Feitos Modernizantes na Cidade do Recife (1969-1975)** . Sobre as mediações históricas e literárias entre a história recente do Recife e o romance A rainha dos cárceres da Grécia, de Osman Lins. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

NEVES, Marcos Alessandro. Higienismo e ações de remodelamento urbano no Recife (1900-1929). In: **Cadernos do CEOM**, Chapecó (SC), v. 31, n. 48, p. 50-59, Jun/2018.

NOVO RECIFE, 2015. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/u/0/folders/0B4hZGpZIWrrRRQ1dkRIRtX1FIZGs>. Acesso em 20/03/2021.

NOVO RECIFE, Consórcio. **Relatório de empreendimento de impacto: Empreendimento Novo Recife**. Recife: setembro/2011
NÚCLEO de Gestão Porto Digital. **Relatório de atividades do período de setembro de 2004 a outubro de 2005 do Contrato de Gestão S/N 09/2004**. Recife, 2005. 34p.

NUNES, Sandra Marília Maia. **Planejamento urbano no Recife: futuro do pretérito**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Artes e Comunicação. Desenvolvimento Urbano, 2015.

O'DONNELL, G. **Teoria Democrática e Política Comparada**. Revista de Ciências Sociais: Rio de Janeiro, 1999, vol. 42, n.º 4, p. 577-654.

PAULA, Ana Paula Paes de. **Administração pública brasileira entre o gerencialismo e a gestão social**. In: Rev. Adm. Empres, São Paulo, v. 45, n. 1, p. 36-49, Mar. 2005.

PADILHA, H. M. B. **História da Escola de Serviço Social de Pernambuco: uma análise do projeto ideopolítico em articulação com a realidade pernambucana e brasileira dos anos 30 a 70 do século XX**. Recife, 2008. 430 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

PANDOLFI, Dulce Chaves. **Pernambuco de Agamenon Magalhães**. Recife-PE: Massangana, 1984.

PECRJ. **Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 1995.

PERNAMBUCO (AGÊNCIA CONDEPE/FIDEM). **Território Estratégico de Suape: Diretrizes para uma Ocupação Sustentável**. Recife: Agência Condepe-Fidem, 2006.

PERRUCCI, Gadiel. **A República das Usinas**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.

PONTUAL, Virginia Pitta. **O saber urbanístico no governo da cidade: uma narrativa do Recife das décadas de 1930 a 1950**. São Paulo: 1998. Tese (Doutorado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

PONTUAL, V. Ordem e Progresso: o pensamento urbanístico no Recife dos anos 30. In :ANPUR. **Anais do VI Encontro Nacional**. Brasília: ANPUR, 1996.

_____. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: Narrativas do Recife das Décadas de 1930 a 1950**. Recife Editora da UFPE. 2001.

_____. O antigo e o moderno no Recife: As práticas e a construção de identidades urbanísticas. In: **XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**. 2007, Belém. Anais. Belém: 2007, 30p.

PONTUAL, Virginia; PICCOLO, Rosane. A demolição e a conservação das áreas centrais: Plano. In: **X Coloquio Internacional de Geocrítica, Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008**. Barcelona, 2008, Universidad de Barcelona.

PONTUAL, Virginia; CAVALCANTI, Rafaela. Abertura da Avenida Dantas Barreto: a modernização do centro do Recife, 1930 – 1970. In: **XXII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA HISTÓRIA, ACONTECIMENTO E NARRATIVA**, UFPB - João Pessoa, 2003.

ROLNIK, Raquel. **Grupos se mobilizam em Recife contra o projeto Imobiliário do Cais José Estelita**. Publicado em 19/03/2012. Disponível em <https://raquelrolnik.wordpress.com/2012/03/19/grupos-se-mobilizam-no-recife-contraprojeto-imobiliario-no-cais-jose-estelita/>. Acesso em 14 de julho de 2020.

PREFEITURA DO RECIFE, 2015. Disponível em <https://drive.google.com/drive/u/0/folders/0B4hZGpZIWrrRQ1dkRIRtX1FIZGs>. Acesso em 14 de janeiro de 2020.

RECIFE, Prefeitura Municipal do. **Projeto Capital**. Recife: 1999.

_____. **Metrópole 2010: Plano Diretor da Região Metropolitana do Recife**. Recife: Fundação de Desenvolvimento Metropolitano, 1998.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. 1. ed. Chapecó-SC: Argos Editora Universitária, 2003. v. 1000.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos. Cidade, Cidadania e Planejamento Urbano: desafios na perspectiva da reforma urbana. In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana. (Org.). **O Urbano e o Regional no Brasil Contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Salvador: EDUFBA, 2007, v.1, p. 293-314.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; AZEVEDO, Sérgio de.; RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. Democracia e Gestão Local: a experiência dos conselhos municipais no Brasil. In SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves; AZEVEDO, Sérgio de.; RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. **Governança Democrática e Poder Local – a experiência dos conselhos municipais no Brasil**. Rio de Janeiro: Revan, Fase, 2004.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial**. São Paulo, Studio Nobel, 1998.

SANTOS, Boaventura de Souza (Org.). **Democratizar a democracia: os caminhos da democracia participativa**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SILVA, Oswaldo Pereira da. **Pina: Povo, cultura, memória**. 2 ed. Recife: Funcultura, 2008.

SIQUEIRA, Armando Augusto. O U.S.O. Club chega ao Recife: aspectos da presença norte- americana no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. In: **Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro, V. 16, n32, p. 102-118, 2020.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

SLOMSKI, Valmor. **Governança corporativa e Governança na Gestão Pública**. São Paulo, Atlas, 2008.

SUN TZU. **A arte da guerra**. Adaptação e prefácio de James Clavell. 15ª. Ed. Rio de Janeiro: Record, 1994.

VAINER, Carlos. Pátria, Empresa e Mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico. In: ARANTES, O. VAINER, C. & MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. São Paulo: Vozes, p. 75-103, 2000 a.

VAINER, Carlos. Os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao "Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro". In: ARANTES, O. VAINER, C. & MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. São Paulo: Vozes, p. 75-103, 2000 b.

WILDE, Oscar (1891). **A Alma do Homem Sob o Socialismo**. Porto Alegre: L&PM, 2003, p.14.