

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
JULIANA LACERDA DO NASCIMENTO

**PROCESSOS DE INTERVENÇÕES EM GRANDES
EQUIPAMENTOS URBANOS DE UM RECIFE ESQUECIDO**

RECIFE
DEZEMBRO/ 2016

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
JULIANA LACERDA DO NASCIMENTO

PROCESSOS DE INTERVENÇÕES EM GRANDES EQUIPAMENTOS URBANOS DE UM RECIFE ESQUECIDO

Trabalho de graduação apresentado à Faculdade Damas de Instrução Cristã como parte dos requisitos para a disciplina TG2, ministrada pela Profa. Anna Karina Alencar na conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Ana Maria Filgueira Ramalho.

RECIFE
DEZEMBRO/ 2016

Nascimento, Juliana Lacerda do

Processos de intervenções em grandes equipamentos urbanos de um Recife esquecido. / Juliana Lacerda do Nascimento. - Recife: O Autor, 2016.

108 f.; il.

Orientador(a): Prof^a. Dr^a. Ana Maria Filgueira Ramalho.

**Monografia (graduação) – Faculdade Damas da Instrução Cristã.
Trabalho de conclusão de curso, 2016.**

Inclui bibliografia.

1. Arquitetura e urbanismo. 2. Intervenções urbanas. 3. Planejamento urbano. 4. Gentrificação. 5. Vazios urbanos. I. Título.

72

CDU (2.ed.)

Faculdade Damas

720

CDD (22.ed.)

TCC 2017-518

À minha mãe Monica Maria Lacerda de Lima, e ao meu pai Everaldo Gomes do Nascimento; por acreditarem e investirem em minha capacidade e educação desde o início da minha vida, possibilitando me tornar uma pessoa íntegra e profissional a seus exemplos.

“Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.”

(Jane Jacobs)

RESUMO

Este trabalho consiste no estudo das políticas e ferramentas utilizadas em grandes intervenções urbanas, das quais o poder público se utiliza diante do contexto capitalista de gestão e produção global de cidades. Abordaremos questionamentos sobre políticas *image making*, *business oriented*, *market friendly planning* e cidade revanchista; além de trazer como foco a utilização de vazios urbanos centrais das cidades para implantação dessas intervenções. A importância desse estudo se dá pelas consequências que tais políticas de produção capitalista trazem nesses processos, através do enobrecimento de áreas centrais e desfuncionalizadas das cidades, e conseqüentemente da gentrificação desses espaços. Podendo-se observar também os investimentos de caráter público e privado envolvidos nesses processos. Determinado o objeto de estudo como sendo o Projeto Porto Novo Recife, localizado no Bairro do Recife, foi possível estabelecer a metodologia que este trabalho se propõe analisar. Através de teorizações sobre os temas previamente citados, levantamento de dados em órgãos públicos, entrevistas formais e informais aos usuários, trabalhadores e investidores do equipamento, foi possível desenvolver a análise final do trabalho. Concluindo-se, a partir da premissa de que o modelo de intervenção adotado pelo projeto Porto Novo Recife segue os mesmos métodos de outras experiências globais, suas causas e consequências não podem ser tão distintas. Caracterizando-se principalmente pelo investimento de capital imobiliário e produção do espaço voltado a público alvo de classe média a média alta, tem-se como resultado o enobrecimento de regiões centrais que aos poucos se transformam em ambientes gentrificados e aumentam a segregação já bastante evidente na cidade do Recife.

Palavras chave: Intervenções urbanas; Vazios Urbanos; Gentrificação.

ABSTRACT

This work consists in the study of tools and politics used in big urban interventions which public authorities make use in a capitalist context of global administration and production of cities. We will approach questionings about image making, business oriented, market friendly planning politics and revanchist city; we will bring as focus the use of central urban voids of these cities to implement these interventions. The importance of this study is in the consequences that said capitalist production politics bring to this processes through the ennoblement of central and defunctionalized city areas and consequently gentrification of these spaces. It can also be taken into consideration private and public investments involved in these processes. With the study object being the Porto Novo Recife Project, located in Recife Neighborhood it was possible to establish the methodology this work aims to analyse. Through the theorization about the above mentioned themes, data from government agencies, formal and informal interviews with the users, workers and investors of the equipment it was possible to develop the final analyses of this work.

We could conclude from the premiss that the intervention model adopted by the Novo Recife Project follows the same methods of other global experiences therefore its causes and consequences cannot be so different. With the main characteristic being the investment of real estate property and the production of places directed to a target public of middle to upper middle classes the result is the ennoblement of central areas that gradually turn into gentrified environments and increase segregation which is already evident in the city of Recife.

Key words: urban interventions; urban voids; gentrification.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	05
CAPÍTULO 1 – EXPERIÊNCIAS DE INTERVENÇÕES E GESTÃO URBANA	09
1.1. A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO E SUA RELAÇÃO EM MEIO AO PLANEJAMENTO URBANO	09
1.2. O CONTEXTO POLÍTICO ECONÔMICO DO PLANEJAMENTO URBANO ESTRATÉGICO	13
1.3. O CONSUMIDOR FINAL DO PLANEJAMENTO URBANO ESTRATÉGICO.....	15
1.4. INTERVENÇÕES URBANAS E SUAS ESTRATÉGIAS	19
1.5. O PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO	25
CAPÍTULO 2 – VAZIOS URBANOS	28
2.1. VAZIOS URBANOS E SUAS DEFINIÇÕES	28
2.2. GESTÃO E ARTICULAÇÕES DO PODER PÚBLICO PARA OS VAZIOS URBANOS	32
2.3. A DIALÉTICA DOS VAZIOS URBANOS AOS SETORES INDUSTRIAIS	34
CAPÍTULO 3 – O PORTO NOVO RECIFE	44
3.1. DO PORTO DO RECIFE AO PORTO NOVO RECIFE	44
3.2. PROMOÇÃO E JUSTIFICATIVAS DOS EMPREENDEDORES.....	50
3.3. LEGALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS	56
3.4. COMUNIDADE DO PILAR	63
CAPÍTULO 4 – ANÁLISE CRÍTICA	68
4.1. EFEITOS E REALIDADE SOCIOECONÔMICA	68
4.2. ACEITABILIDADE SOCIAL DO PROJETO	78
4.3. INVESTIMENTOS FINANCEIROS REALIZADOS	88
CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS	
APÊNDICE	

INTRODUÇÃO

Em Recife, nas últimas duas décadas, percebe-se uma forte tendência de se pensar a cidade a partir das estratégias do capital privado, que justificados por processos de intervenções urbanas vêm transformando o território em uma grande rede de investimentos.

No contexto mundial, a transformação do território a partir de processos de intervenção, legitimados através de requalificações urbanas, se tornariam de grande importância após a Segunda Guerra Mundial, tanto devido à valorização da memória histórica como ao aproveitamento de espaços urbanos cada vez mais raros. Esta estratégia não se desenvolveu apenas em políticas urbanas de conservação patrimonial, mas também impulsionou gestões urbanas a investirem no capital comercial e cultural das cidades, proporcionando a comercialização de seus espaços (OLIVEIRA, 2008).

Processos de requalificação, de revitalização, de reestruturação – dentre outros termos meramente ilustrativos para justificar intervenções em grandes equipamentos e espaços urbanos segregados no mundo – têm se tornado uma estratégia cada vez mais comum de promover a cidade para um público alvo, um consumidor da mercadoria territorial bastante específico e pouco refletido nas necessidades de uma sociedade. O que confronta diretamente a teoria defendida por Lefebvre (1991), no qual a produção do espaço urbano é definida como resultado de interesses e necessidades do homem, e não a procura por estas, através de produção de demandas.

É também a partir dessas grandes intervenções que gestões e planejadores vêm se utilizando do artifício dos ditos “planejamentos estratégicos” para inserir à administração urbana cada vez mais a participação de parcerias de iniciativa privada em seus “planos estratégicos” de intervenções em espaços urbanos de forma “compartilhada” (SANCHEZ, 2010).

Desde que artifícios como os tais planejamentos estratégicos e gestões compartilhadas vêm promovendo grandes interferências nos espaços urbanos para a

“formulação de novas estratégias urbanas orientadas”, faz-se necessária a análise da concepção e intenções destas intervenções para a cidade do Recife (SANCHEZ, 2010).

No Brasil, a década de 1970 foi marcada pelo início de intervenções em antigas áreas portuárias e industriais desfuncionalizadas, tendo como objetivo a promoção de suas cidades através de grandes projetos e múltiplos benefícios para a sociedade (VARGAS; CASTILHO, 2006).

No Recife, nos últimos 20 anos a procura por essas áreas desfuncionalizadas vem crescendo gradativamente a medida em que o acesso ao solo urbanizado e infraestrutura vem se tornando cada dia mais escasso. Devido às suas localizações privilegiadas e estado obsoleto das edificações, novos empreendimentos urbanos justificados pelo desenvolvimento da cidade e atrativos turísticos, como: shoppings, centros culturais, áreas de turismo e lazer; são cada vez mais adotados como modelos econômico-constructivos para intervenção nestes locais, mesmo numa cidade com fortes indicadores sociais de desigualdade sócio espacial ainda bem presentes.

Diante de tal modelo de intervenção e produção do espaço urbano, este trabalho propõe-se a questionar: quais as intenções do poder público na gestão e no planejamento de áreas centrais desfuncionalizadas? De que forma as gestões e planejamentos urbanos do Recife vêm incluindo a participação do setor privado nas intervenções destas áreas? E quais as experiências socioeconômicas envolvidas nesses processos de intervenção?

Neste contexto, este trabalho buscará avaliar se esses novos empreendimentos implantados em áreas portuárias e industriais desfuncionalizadas, têm contribuído para o aumento de utilização de planejamentos adaptativos e processos de *gentrification*¹ na cidade do Recife. Sendo realizado através de uma análise econômica e social, no qual se propõe identificar as causas e forças que interagem no esvaziamento e reocupação destes lugares. Para tanto, será utilizado como objeto de estudo o Projeto Porto Novo Recife, caracterizado pela intervenção nos armazéns

¹ O termo *gentrification*, [...] condensa os sentidos de restauração e revalorização de áreas urbanas deterioradas que convertem em áreas "nobres" mediante sua reocupação por segmentos de classe média, com a consequente expulsão dos antigos moradores de baixa renda (FEATHERSTONE, 1995, p.30).

da antiga área portuária do Bairro do Recife, desfuncionalizados desde o início da década de 1990.

Metodologicamente, este trabalho será dividido em três etapas. Na primeira foi realizada a coleta de dados através de pesquisas bibliográficas em livros, trabalhos de graduação, trabalhos científicos, internet, artigos, decretos e normativas; onde fundamentalmente serão retirados todos os dados teóricos, conceituas e históricos sobre a produção do espaço urbano relacionados à contextos econômicos e sociais, diretamente associados aos modelos de gestão e planejamento urbano, e intervenções urbanas das cidades globais nas três últimas décadas.

A partir dessa coleta de dados, foi possível a iniciação da segunda etapa. Nesta, foram feitas pesquisas, visitas aos órgãos públicos, entrevistas formais e informais; para levantamento de dados sobre o objeto de estudo, no qual foram priorizados fatores como: atores envolvidos, seu público alvo, seus objetivos, investimentos e envolvimentos sociais; além de ter recolhido críticas direcionadas e discursos sobre o objeto de estudo, tanto por parte do empreendedor como do restante da população.

Em uma terceira etapa, foram analisados os dados levantados na etapa anterior, a fim de formar uma análise crítica e reconhecimento do atual estado do objeto de estudo, a partir dos critérios adotados, sendo estes: os efeitos e a realidade socioeconômica relacionados à intervenção do objeto de estudo, a aceitabilidade social da intervenção e seus investimentos. Resultando assim, nas considerações finais.

Este trabalho apresenta quatro capítulos, sendo o primeiro e o segundo fundamentações teóricas, nos quais irão abordar respectivamente conceitos de gestão e intervenções urbanas, e conceitos para espaços urbanos desfuncionalizados, assim como suas consequências. No capítulo três, o Projeto Porto Novo Recife, abrangendo uma área aproximada de 34 hectares ao longo de 10 armazéns (do 07 ao 17), por se tratar de uma intervenção urbana recente em estruturas de apoio portuário previamente desfuncionalizados na cidade do Recife; foi definido como objeto de estudo, no qual foram descritos seu contexto histórico e projeto de intervenção designado para a área. No quarto capítulo, foram apresentados os resultados da análise, com base nos critérios de: efeitos e realidade socioeconômica dos usos, aceitabilidade social e investimentos financeiros

realizados. E por fim, as considerações finais, as quais evidenciam que o aproveitamento de áreas desfuncionalizadas da cidade através de grandes intervenções, são adotados como com a finalidade de aumentar a arrecadação financeira da cidade, além de incluir os ditos planejamentos estratégicos envolvendo o setor privado nestas intervenções, à fim de suprir a insuficiência do Estado na construção e manutenção dessas áreas. Caracterizando-se como intervenção de alto padrão e de usos altamente segregadores, o Projeto Porto Novo Recife juntamente com o incentivo e maleabilidade do poder público, apenas influenciam a valorização econômica (principalmente imobiliária) do Bairro do Recife e regiões periféricas; acrescentando ao cenário de desigualdades financeira e social da cidade, a gentrificação de áreas centrais anteriormente esquecidas.

CAPÍTULO 1 – EXPERIÊNCIAS DE INTERVENÇÕES E GESTÃO URBANA

Este capítulo consiste em apresentar conceitos dos modelos e meios dos planejamentos e gestões urbanas, articulados à construção da cidade e voltado aos interesses político-econômicos destas. Trabalhando conceitos como políticas *image making*, *business oriented*, *market friendly planing*, cidade revanchista e gentrificação; além de associa-los às várias e equivalentes estratégias de intervenções, no qual as gestões urbanas estão dispostas implantarem nos centros urbanos; vale ressaltar que o objetivo de todas essas conceituações é analisar as causas e consequências das escolhas e investimentos públicos para as cidades, através das melhorias de qualidade de vida associadas à cultura, turismo e lazer.

1.1. A PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO E SUA RELAÇÃO EM MEIO AO PLANEJAMENTO URBANO

Nas últimas décadas, as cidades vêm passando por grandes transformações através de processos de intervenções urbanas que têm sido conceituados como empreendedorismo urbano ou *city marketing*. Isto vêm implicando diretamente e indiretamente em um conceito de venda do espaço urbano, o que de acordo com Harvey (2001) é designado como a produção capitalista do espaço.

Este modelo de produção do espaço surge no contexto no qual se faz uma severa crítica ao modelo de planejamento e gestão urbana tradicional, e com isso se introduz a ideia de que as gestões locais devem ser mais inovadoras e empreendedoras, promovendo a negociação do capital financeiro com os poderes locais, além de buscar maximizar as atratividades locais como chamariz para o desenvolvimento capitalista.

Ashworth e Voogd (1990) definem e distinguem os dois modelos de produção do espaço (planejamento e a gestão urbana tradicional) de forma simplificada. Para os autores, o planejamento tradicional visa a investigação das possibilidades do ambiente construído e seus obstáculos para proposições de uma oferta. Já o

planejamento capitalista do espaço é mais orientado para atuais e potenciais demandas e os potenciais consumidores que o contexto urbano pode gerar.

No entanto, Vainer (2011) estabelece de forma ainda mais enfática a relação à condução de intervenções que são pautadas nas estratégias do empreendedorismo urbano, ao afirmar que estas têm como elemento principal a adoção de parcerias público-privadas sujeitas constantemente a ações especulativas e nada racionais ou planejadas. O que significa que em muitos casos onde este modelo foi adotado, o setor público assumiu a posição de riscos, enquanto o setor privado apenas admitia os benefícios.

Para Harvey (2001, p.173), tal estratégia de empreendedorismo é muito mais voltada à “economia política do lugar do que o território”, no qual o território se representa pelas intervenções puramente sociais e comunitárias, enquanto que a economia política do lugar mantém seu foco voltado a locais específicos, a fim de intervir pontualmente através de melhorias nas imagens das cidades e intervenções de requalificação.

Um dos casos mais emblemáticos e discutidos como experiência mundial foi o caso de Barcelona, a partir de 1986, quando a cidade foi escolhida para sediar os Jogos Olímpicos de 1992, durante a gestão do ex-prefeito Pasqual Maragall e em plena crise econômica. Onde o modelo econômico liberal com seu empreendedorismo urbano e participações público-privadas obteve melhores resultados devido à diferentes abordagens acerca do processo de intervenção, como é o exemplo da gestão participativa e das intervenções, mesmo que pontuais, voltadas para recuperar o conjunto da cidade (ARANTES, 2000).

Para Otília Arantes (2000, p. 53), o modelo não apresentava caráter elitista, pelo menos não explicitamente, com intenção de beneficiar uma elite local; e embora tenha se voltado a uma denominação mais antiga de planejamento urbano, “agora obedecia uma fórmula que procurava conjugar micro intervenções a um plano mais geral”, o que possibilitou a execução de novas estratégias mais efetivas.

A formulação do plano Barcelona 2000 também contribuiu para que se enxergasse de uma nova perspectiva além da oportunidade agregada ao megaevento das Olimpíadas, no qual se atribuiu uma maior dimensão à intervenção urbana a partir da

meta de que este processo não se esgotaria após 1992. Por estes motivos, desde então, o modelo de Barcelona é um espelho para intervenções urbanas na maioria dos países da América Latina (ARANTES, 2000).

No Brasil, devido à ascensão do modelo neoliberal e problemas como endividamento e economia estagnada, a partir da década de 1980 e 1990 o modelo de empreendedorismo urbano passa a se consolidar progressivamente, com base no enfraquecimento do antigo planejamento urbano regulatório (ou tradicional), fundamentado em normas, leis e ações estatais criadas para orientar e regulamentar os diferentes usos do território da cidade. Sendo assim, para assumir os altos custos dos investimentos públicos, a medida mais conveniente para os representantes do Estado foi a atração de investimentos através de um planejamento propriamente “mercadófilo”, sendo este, termo adotado por se tratar de um planejamento realmente voltado ao mercado e muito mais “simpático e acrítico perante os interesses capitalistas do que o planejamento regulatório clássico” (SOUZA, 2004, p. 53).

Vainer (2011), que denomina essas estratégias de intervenção urbana como *Image-making*, *business-oriented* e *market-friendly*, questiona até que ponto se têm intervindo e de que forma os princípios da cidade são “colocados na balança”. O que de fato se conclui que o fator implícito da mercantilização do espaço urbano influencia gestões e planejamentos de tal forma, que se torna impossível determinar até onde as políticas públicas de matriz identitária podem ser mantidas e até onde o capital é capaz de conviver com estas, estabelecendo ainda relações do tipo custo-benefício, qualidade-preço, dentre outros, na produção do espaço urbano.

Para Peter Hall (1995 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000), a denominada cidade-negócio, estabelece tais relações de forma desequilibrada quando o espaço urbano é tratado como objeto mercantil. Da mesma forma que para Molotch (1976) a cidade é vista como máquina de crescimento formulada, ancorada em uma mercadoria implícita em forma de “espaço urbano”, o solo.

A questão de se atribuir valor à um produto que não foi produzido pelo homem, é fundamentada, portanto, na tese da cidade denominada como máquina de crescimento formulada, que esclarece a contradição repetitiva de forma cíclica “entre o valor de uso que o lugar representa para os seus habitantes e o valor de troca com

que ele se apresenta para aqueles interessados em extrair dele um benefício econômico qualquer, sobretudo na forma de uma renda exclusiva” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p. 26).

Diante disso, para Peter Hall (1995 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000), torna-se justificável, perante o fenômeno globalização, que as cidades sejam geridas não “like business”, mas “for business”. Onde as palavras-chave para justificar intervenções e 12arke-las passivas diante dos indivíduos receptores, são argumentos investidos nos setores de cultura e lazer, a partir de aprimoramentos coletivos e de sofisticação incontestável. Ainda que assim, de forma despercebida (ou não mais), seja gradualmente inserido um alto padrão monetário à região, atraindo consumidores selecionados, ou seja, a parcela da população que pode pagar pelo produto solo (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

A partir desse modo de gestão, os espaços urbanos se expõem frequentemente e se tornam mais suscetíveis a processos de reclusão econômica e social, sendo dentre esses, predominantemente a *gentrification* (gentrificação) (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

Para Sánchez (2010), a partir do momento em que os espaços urbanos passam de sua origem abstrata para formas de valor de troca, que a aplicação de um valor de uso – uma intervenção essencialmente econômica –, aos valores originais desses espaços, anteriormente agregados pelos seus usuários cotidianos; agora se tornam material de exposição na promoção desses espaços para usuários externos, possibilitando assim, converter seu valor original em valores comercializáveis.

O que para a autora (op. cit, 2010), é o que vem sendo empregada em cidades ao redor do mundo através das ditas estratégias urbanas orientadas. Com o intuito de promover uma competição de popularidade através de suas imagens de consumo, sobretudo, para a internacionalização de espaços urbanos, a estratégia do marketing:

É muito mais do que um procedimento específico para ser aplicado em situações particulares. Também é mais do que um entre muitos disponíveis nas novas políticas urbanas. Sua emergência e sua ascensão na esfera das políticas urbanas de virada do século indicam também a emergência e ascensão de uma nova ideologia do planejamento e da ação, uma nova visão de mundo que se impõe na orientação dessas políticas (SÁNCHEZ, 2010, p.30).

De acordo com Arantes (2000), grande contribuinte para orientação de estratégias político-econômicas, como as chamadas estratégias urbanas orientadas, foi o modelo de gestão Neoliberal, que só conseguiu se concretizar na década de 1970 em contraposição ao Estado de Bem-Estar Social, cuja política econômica do tipo keynesiano defende a ação Estatal como forte agente regulador e intercessor dos processos econômicos-sociais.

1.2. O CONTEXTO POLÍTICO ECONÔMICO DO PLANEJAMENTO URBANO ESTRATÉGICO

Para Souza e Rodrigues (2004), o avanço do ideário do Estado neoliberal pautado pela defesa de um Estado mínimo, surge constituindo a crítica ao atual modelo de gestão e dando mais suporte ao ideário neoliberalista de gestão político-econômico e social. A queda do modelo keynesiano² só fortaleceu a ideia de que “o Estado deveria intervir o mínimo possível na vida das pessoas e das empresas, e que os processos econômicos deveriam ser regulados pelo mercado”, permitindo-se assim a livre competição entre os indivíduos, com a mínima intervenção pública.

Peter Hall (1995) dá a entender que a cidade-empreendimento teria nascido das cinzas do consenso keynesiano, por uma espécie de reviravolta desconcertante, a rigor, sem mediações e sem maiores considerandos [...]. O planejamento convencional, a utilização de planos e regulamentos para guiar o uso do solo pareciam cada vez mais desacreditados. Em vez disso o planejamento deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo por todos os meios possíveis e imagináveis. Cidades, a nova mensagem soou em alto e bom som, eram máquinas de produzir riquezas; [...] O planejador foi-se confundindo cada vez mais com o seu tradicional adversário, o empreendedor; o guarda-caça transformava-se em caçador furtivo (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p. 20).

² Modelo Keynesiano – modelo de gestão econômica baseada nas ideias do economista inglês John Maynard Keynes, que apoiava a plena atividade do estado nas decisões econômicas e tinha uma visão muito protecionista quanto às decisões de mercado, além de ser contra políticas neoliberais (HALL, 1995).

Arantes (2000), em defesa da teorização de Neil Smith sobre “cidade revanchista”³, entende as consequências das ações neoliberais (nomeada pelo autor como *gentrification* estratégica), como reação às ruínas do fim dos anos 1980, associados à “deterioração urbana provocada pela primeira onda de desregulações e cortes nos programas sociais.” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p. 37).

Segundo Vainer, et al. (2000), forte consequência das ações neoliberais nas gestões urbanas foram as privatizações de empresas estatais, a desregulamentação gradual da economia e a retração do poder público. O que, sem dúvida, colaborou para o questionamento da legitimidade e influências do Estado na regulação do uso do solo urbano, enfraquecendo sua legalidade e seu papel de planejador.

Para Souza e Rodrigues (2004), é a partir da visão maleável e de participação mínima do estado que o termo *gestão* passa a se tornar mais popular nos discursos de políticos e administradores públicos, a ponto de chegar a substituir a palavra *planejamento*, que, de acordo com essa perspectiva, seria uma forma mais flexível, democrática e participativa do que o planejamento urbano com suas normas e inflexibilidade. Agregando assim, maior popularidade e adesão aos interesses de quem produz o espaço urbano.

Para isto, o Estado passaria a substituir o planejamento urbano por uma prática administrativa de modelo empresarial, implantando estratégias e procedimentos do setor privado através da gestão de políticas urbanas que visam gerar *status* e competitividade através dos vários setores da cidade (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

O planejamento nomeado *market friendly planning*, que como o próprio nome diz, se define como um planejamento amigável para o mercado, explora bem os conceitos do ideário neoliberalista, que para Vainer (2011) é quando se invertem os papéis de agente ativo e passivo na tomada de decisões e consequências através do meio

³ Cidade revanchista – Conceito que discute o fator “regenerativo” da gentrificação através de políticas públicas de valorização da imagem das cidades. Mesmo que sejam voltadas à fixação da população existente, o crescimento de emprego, a modernização e o crescimento do tecido econômico; não deixam de funcionar como mecanismo de legitimação do poder e da mobilização do investimento público, no qual passa a se valer do auxílio dos mais carenciados para funcionar como subsídio aos mais ricos (MENDES, 2008).

urbano. É a partir do momento em que o planejamento urbano tem seu papel de impor diretrizes à cidade e ao mercado invertidos, que os modelos de gestão e planejamento urbano se tornam mais adaptáveis, passando a impor a cidade à diretrizes mais favoráveis à gestão e ao planejamento urbano estratégico, permitindo gradualmente que estas cidades sejam amigáveis ao mercado, propondo-se a oferecer condições e maiores vantagens aos capitalistas do que as cidades concorrentes.

A competitividade gerada pelas cidades, afirmando cada vez mais seu status de produto, principalmente para seus compradores potenciais, são representados conforme Vainer (2011), por grandes empresas, a partir do capital que localiza e se desloca pelo mundo – através do turismo e de eventos –, gerando uma demanda legislativa cada vez mais flexível em prol da “eficiência” das cidades.

Eficiência esta, que para o autor (op. cit., 2011), é concebida a partir do sentimento expresso pelos gestores, investidores e planejadores, de que as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, se, e somente, forem devidamente dotadas de um Plano Estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização. Mas, “o que é que, afinal de contas, se vende quando se põe à venda uma cidade?” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p.78).

1.3. O CONSUMIDOR FINAL DO PLANEJAMENTO URBANO ESTRATÉGICO

Para Vainer, et al. (2000), esta questão pode ser respondida apenas quando se identifica o comprador em potencial da mercadoria. Diante dos vários aspectos em que a cidade pode ser vendida, ele ressalta a visão mercadológica dos especialistas Kotler, Haider e Rein (1994 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000), no qual “é preciso examinar adequadamente o tipo de consumidor virtualmente sensível aos atributos locacionais que a cidade oferece ou pode vir a oferecer”, conforme sua demanda (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p. 79).

No entanto, na visão dos autores (op. cit., 2000), a mercadoria cidade é comercializada a partir dos atributos específicos que constituem conjuntos valorizados pelo capital transitivo; seguindo uma proposta constante de mercadoria e

compradores virtuais. Conotando, assim um mercado bastante repetitivo, por assim dizer.

Enquanto que os agentes passivos de construção da cidade, denominados por Borja e Castells (1997 apud ARANTES et al, 2000) como entorno social, representam de forma indireta os condicionantes que influenciam diretamente nas decisões dos agentes econômicos. Passivos por assim dizer, porque não representam a parcela ideal e qualificada que contribui para o consumo da cidade-mercado, sendo estes os que não podem pagar pelo alto valor do solo.

Mais uma vez reafirmando uma política seletiva, no qual Vainer, et al. (2000, p.83) define a cidade não sendo apenas uma mercadoria, mas antes de tudo uma mercadoria de luxo. “Direcionada particularmente a um grupo de elite, de potenciais compradores”.

Ainda segundo o autor, a capacidade de competição entre as cidades é fator principal que adere à sua gestão e planejamento sua postura empresarial de luxo, de “multinacionais”. Que quando associado ao planejamento urbano estratégico, são impostos modelos e conceitos universais inquestionáveis, representados pela racionalidade, ordem e funcionalidade (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

Para Harvey (1996 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000), os sucessos obtidos pelo processo de empresariamento do espaço urbano, ou seja, a produtividade, competitividade e subordinação dos fins à lógica do mercado, só serão possíveis a partir da conduta empresarial das cidades diante do desenvolvimento econômico. O que, para Vainer, et al. (2000), delimitam-se a ações de caráter realista, conformando-se às tendências do mercado; onde o espaço da cidade “não é mais pensado no plano político senão em termos de gestão; não é mais construído como território de exercício da democracia local” (Dreyfuss & Marchand, 1995 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p. 90).

A ênfase (sic) da visão da cidade como pátria, através da unificação da cidade, é destacado por Vainer (2011), como fator primordial para a implantação de planos estratégicos – pressupondo-se do fato que desde sempre a cidade é tratada como uma unidade ideal de onde as ações são destinadas –, tornando-a sujeito ante ao fato

de que primordialmente a cidade se caracterize por uma rede complexa de agentes e setores cívicos.

Segundo o autor (op. cit., 2011), tal discurso motivado pela prática e produtividade exigidos pela cidade empresa, na realidade, compete à uma condição subjetiva da sociedade, que se caracteriza pela atribuição de valores de sentimento comum. Como foi o caso do *Plano Barcelona 2000*, previamente citado, no qual a forte consciência da crise econômica do país surtiu efeito em grande parte da população, gerando uma trégua nos conflitos internos da cidade e trazendo, por assim dizer, uma “paz social interna” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p. 93).

Para tais efeitos, pode-se observar o caráter operacional de trecho citado por Jordi Borja, Consultores Europeos Asociados, em documento que promove a atuação de planos estratégicos para as cidades:

A proposta de um plano estratégico requer de entrada uma série de condições, entre as quais destacamos as seguintes: vocação expansiva da cidade (em curso ou como projeto); existência de atores urbanos que aceitam a articulação; sensação generalizada de crise de crescimento ou de perda de oportunidades que permite superar os enfrentamentos entre atores relacionados com os conflitos do dia-a-dia; liderança (unipessoal e compartilhada). (Eorja & Castells, 1997 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p. 93).

Contudo, segundo Vainer (2000), para além da promoção da unidade cidade através de um sentimento tão instável como a crise, cabe ainda ao poder público local promover e dotar seus habitantes de patriotismo cívico, unificando assim em uma “vontade coletiva de participação e de confiança e crença no futuro da urbe”. Ou seja, na satisfação coletiva forjada para a instauração de políticas estratégicas (CASTELLS & BORJA, 1996, p. 160, apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

Para tal, verifica-se que não somente a transformação da cidade em mercadoria, mas também através da cidade empresa e cidade pátria, são frutos do mesmo intuito econômico de gestão neoliberal. Onde reivindica-se cada vez mais a autonomia empresarial dos agentes diante subordinação governamental em prol da produtividade e da livre competição (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

No Brasil, em particular, este modelo de gestão e planejamento urbano detentor de políticas estratégicas só chegou a ser amplamente utilizado a partir do início da década de 1990. Ainda que apresentasse uma característica pouco centrada em políticas *image-making*, ou produzidas pelo capital-cultural, ainda assim representa grande passo no desenvolvimento da gestão e planejamento urbano do país (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Curitiba, como importante exemplo precoce no uso de ferramentas neoliberais de planejamento urbano no Brasil, teve a aplicação de técnicas do *city marketing* em seu planejamento urbano desde a implantação do seu plano diretor em 1966. “Suas estratégias se apoiavam em dois tripés: (i) normas de uso e ocupação do solo, projeto viário, projeto de transporte; e (ii) iniciativas ambientais, econômicas e sociais”. Contudo, não seriam estes tripés a base de todo plano diretor? Então o que explicaria o “sucesso” obtido em Curitiba? (MOURA, 2014, p. 02).

Para Vargas e Castilho (2006), o diferencial do planejamento deste centro urbano foi decorrente da valorização da imagem da cidade, além do estabelecimento de uma política de comunicação dirigida à população, onde se criava uma estratégia de inserção e identidade da população com a cidade, coincidentemente da mesma forma que o Plano Barcelona 2000.

Já para Moura (2014), o sucesso do plano se deu ao estabelecimento do poder público em sociedade com donos de meios de produção, como proprietários de frotas de ônibus, especuladores de terra, empreiteiros de obras públicas, empresas de construção civil, industriais, comerciantes etc.

De certa forma, é possível constatar que a vinculação dos gestores do planejamento urbano a outros setores da sociedade, através da nomeada gestão estratégica compartilhada, está presente nos dois aspectos. Embora que para Moura (2014), esta aliança seja muito mais em aspectos econômico-financeiros e no sentimento coletivo da população do que propriamente dito pela participação popular. O que, implicitamente, reafirma as características de uma política urbana estratégica de produção mercadológica, defendida pelo real tripé de Molotch, composto pela mídia, mundo dos negócios privados e burocracia pública (1976 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

Segundo Vainer (2000), a vivência experimentada por Curitiba, e que existe hoje nas cidades, é formada por uma visão de “Cidade Exceção”. Onde a divergência é malvista, e que para o bom funcionamento de sua promoção é necessário que exista a unificação da imagem da cidade através da identificação de sua população pelo espaço urbano, através da intervenção. Através de um “ajuste urbano”. É a partir deste ajuste que o pensamento neoliberal se insere no contexto das cidades, passando a enxergar o planejamento urbano como competidor da gestão urbana. Quando de fato estes deveriam ser vistos como complementares (SOUZA E RODRIGUES, 2004).

Ainda que para Vainer (2000), na realidade brasileira, além da existência da concorrência mútua, ainda existem agravantes típicos do próprio sistema da Federação. Onde a aberturas fiscais e a competição pela captação de verbas levam municípios e estados a competirem entre si por vantagens financeiras. O que segundo o autor, não adere vantagens ao espaço urbano, à projeção da cidade em si como coletivo, mas sim ao empreendedorismo privado.

1.4. INTERVENÇÕES URBANAS E SUAS ESTRATÉGIAS

Não é de hoje que processos de intervenção, principalmente justificados como requalificação, vêm sendo realizadas nas cidades sobretudo em âmbito urbano. Para Vargas e Castilho, (2006, p. VII) é a partir da segunda metade do século XX, que se “implicou, predominantemente, a necessidade de “produção” de espaços vazios, de modo a evitar o seu compartilhamento com arquiteturas morfologicamente “comprometedoras” ao seu ideário. ”, desvalorizando seu produto de oferta. Dando-se ao fato da desmesurada expansão horizontal e processos de demolição justificados por grandes intervenções urbanas, além da presença do capital econômico, social e cultural.

Segundo Arantes (2000), o constante eufemismo dos termos: revitalização, revalorização, reciclagem, requalificação, dentre outros; nada mais constitui do que a inibição do sentido original do planejamento dito estratégico. Outro eufemismo para intervenções geradoras de *gentrification*. Estratégia essa, descrita por Molotch (1976 apud ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000), como uma aliança entre potências

constantemente presentes nas cidades, derivadas pela simbiose da mídia, mundo dos negócios privados e burocracia pública.

Assim mesmo se valem as técnicas políticas *business oriented*, do *city marketing*, *image-making*, dentre outras táticas do planejamento estratégico.

Nos dias atuais quando se trata da cidade (pensando em 'fazer cidade'), na verdade trata-se muito menos de racionalidade, zoneamento, funcionalidade, plano diretor, etc.; e cada vez mais em requalificação, mas em termos tais que deixa-se de se referir às questões técnicas sobre fazer a cidade, e trata-se muito mais de um estigma do "cultural" e seus produtos derivados (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p.15).

O termo requalificação, segundo o dicionário Houaiss, se refere ao ato de requalificar, ou seja, 1. Qualificar de novo, 2. Melhorar (um espaço público) a nível ambiental, urbanístico, etc.; revitalizar. Para o urbanismo, a requalificação urbana remete à evolução do processo de planejamento e gestão urbana, onde se torna cada vez mais presente a questão do chamado valor cultural e o processo de desindustrialização das cidades (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Relacionado à requalificação também se torna muito comum o emprego de denominações como reestruturação e revitalização, pois, para urbanistas das cidades contemporâneas, o principal desafio que se enfrenta no planejamento de centros urbanos é o fato de que a cidade já está construída, é uma peça consolidada. Cabendo aos seus gestores formular estratégias de intervenções para estas cidades, que correspondam às novas necessidades e desejos da sociedade atual sem que se interfira radicalmente em sua composição atual. Estas denominações em si, lidam com o fator existente, a cidade existente, justificados pela geração de nova vida e aprimorando de espaços, vias, edificações, etc.; de centros urbanos (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Para Vargas e Castilho (2006), é apenas após a Segunda Guerra Mundial que a discussão de reinvenção do espaço urbano a partir de intervenções se propaga principalmente na Europa e EUA, locais onde se originam várias das teorias e gerações de planejadores dos espaços urbanos devido às destruições e perdas causadas pela destruição em massa das cidades. Em conceituação tri periódica da

evolução dos processos de intervenção urbana, as autoras destacam os objetivos, estratégias e resultados de tais processos desde 1950 a 2004, na Europa e EUA, no qual se torna possível visionar as influências dos planejamentos atuais e o porquê do conceito de revitalização estar tão agregado às estratégias intervencionistas do planejamento urbano atual. São estas:

1) A renovação urbana (1950-1970) – Onde o momento marcado pelo pós-guerra trouxe duas demandas principais à Europa e aos EUA (principais regiões marcadas pelo urbanismo Moderno), que foram a renovação total permitida através da demolição e reconstrução total dos centros urbanos, e a intensa deterioração dos centros urbanos atribuída à migração da população para os subúrbios.

Ainda que o método europeu, de criação de novas cidades periféricas e reconstrução do que se havia perdido na guerra, tenha contribuído para o processo de expulsão branca e *gentrification* da região, este evitou a segregação de seu centro urbano devido ao seu caráter histórico-cultural. Tema este defendido pelo CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) de 1947, onde a destinação dos espaços para uso público se tornou essencial para a consolidação e conservação do que restara do patrimônio urbano.

Já nos EUA, com sua destruição em massa, processo que ficou conhecido como *Urban Renewal* (Renovação Urbana), procurou através da transformação total dos centros urbanos, modificar completamente os aspectos de uso de solo urbano, além de renovar o caráter industrial das cidades para serviços e espaços de cultura e lazer, fazendo disso um imenso processo de relocação de zona habitacional existente para distritos vizinhos. O que na realidade não se tratava de um planejamento urbano em prol apenas do bem-estar social, mas na verdade uma estratégia econômica da gestão pública aliada a agentes de iniciativas privada, facilitando assim a captação de verba federal em um interesse comum.

2) A preservação urbana (1970-1990) – Esta fase trouxe como principal ponto de partida a aversão aos princípios do movimento americano

anterior. Procurou-se assim, preservar a vizinhança e restaurar edifícios históricos significantes, utilizando-se muitos dos conceitos europeus de conservação.

Por, em muitos dos casos, os centros urbanos se confundirem com áreas de preservação histórica, no momento predominantemente do período industrial, estas se tornaram os alvos principais das requalificações espaciais para usos comerciais, de serviços, e fundamentalmente de cultura e lazer. As intervenções não contribuíram apenas para o planejamento do comércio central, mas também desenvolveram políticas urbanas de habitação de baixa renda, sistema de transporte, espaços públicos e o ambiente urbano.

Outrossim, esta fase pós-moderna trouxe consigo um forte aliado, o planejamento estratégico das cidades, justificado a partir de desdobramentos como: participação popular através de programas de gestão compartilhada; políticas públicas; preservação ao patrimônio histórico; e intervenções arquitetônicas “empreendedorísticas” (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Com o decorrer da popularização deste novo movimento urbano de conservação pós-moderno, os princípios introduzidos ao processo da conservação de uma unidade urbana por inteiro foram tomando proporções pontuais e desfragmentadas. A má interpretação de seus princípios de renovação urbana ao redor do mundo foi aplicada de tal forma, que suas ferramentas foram muitas vezes dirigidas a intervenções isoladas (principalmente as de valor histórico), em apenas uma edificação localizada no meio urbano, porém sem atender às demandas do entorno.

3) Reinvenção Urbana (1980-2000) – Com o surgimento da globalização e conseqüentemente a febre dos sistemas de comunicação, possibilitou-se assim, a transformação das relações econômicas com o território, deixando-as mais independentes do espaço físico e ao mesmo tempo aumentando a visibilidade do produto território como mercadoria. O que possibilitou ao poder público se aliar a um forte catalisador de renda, que

seria o capital imobiliário. E é quando se unem seus respectivos poderes de embelezamento do ambiente-produto e criação de demanda e oferta para este ambiente. Criando a partir do planejamento estratégico de mercado, as tão populares ferramentas de promoção, como o *city marketing* e o *image-making*.

Outro aspecto que vem sendo herdado desde o período anterior é a propagação dos métodos de intervenção e conservação, aumentando assim o número de grupos envolvidos nesses processos. Fragmentando, de certa forma, o aspecto de intervenção em dois métodos: o do espaço urbano central, que passa a ser considerado como intervenção de grande escala e ampla preservação histórica; enquanto que áreas urbanas ociosas, consideradas obsoletas, como de estruturas industriais, portuárias, ferroviárias, etc., se tornam alvo da busca pelo novo, do livre campo de experiências da arquitetura comercializável.

Para Arantes (2000, p.48), os grandes propulsores e exportadores deste modelo de intervenção das cidades comercializáveis, foram as intervenções realizadas em Paris e Barcelona. No qual consistiam, por assim sintetizar, no investimento em “Grandes Projetos e no retorno contextualista à cidade”. Cujo era de fundamental preceito a construção de monumentos determinados por equipamentos culturais, além de grandes projetos destinados a recuperar e requalificar o entorno. Embora que até então este tipo de “renovação urbana” não tenha propriamente resultado em um plano estratégico.

Como citado anteriormente, Barcelona, em particular, ganhou maior aderência no contexto sul-americano, mesmo que suas ferramentas para a produção da cidade-empresa-cultural não se diferenciasssem tanto assim do modelo europeu ou americano de intervenção urbana. Seu grande aliado, contudo, foi a tomada do *marketing* proporcionado pelas Olimpíadas de 1992, além de não apresentar, pelo menos de forma explícita, o benefício de uma elite local a partir de núcleos de alto valor imobiliário (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

Além do que, a formulação do Plano Barcelona 2000, baseado na promoção e principalmente no *marketing* da cultura e das artes catalães, voltou-se “sobretudo para

o exterior em função da competitividade sistêmica na qual Barcelona se lançava” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000).

No Brasil, exemplos importantes de intervenções urbanas de caráter cultural e requalificativo (*sic*) só vieram a se disseminar na década de 1970, com incentivo da UNESCO aos centros históricos. Como é o caso de Salvador, que tinha como objetivo principal a requalificação de áreas centrais para usos culturais e turísticos (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Para Vargas e Castilho (2006) é durante o período de Preservação urbana (1970 a 1990) que:

Reconhece-se a ampliação do debate sobre os tipos e os propósitos das intervenções urbanas, [...]. Predominam quatro discussões que envolvem a intervenção dos centros urbanos: o caráter ideológico na discussão sobre a privatização dos espaços públicos; o comércio e os serviços como estratégia de recuperação; a criação de cenários; e o entendimento do que é histórico (VARGAS; CASTILHO, 2006, p.28).

Entretanto, a preservação histórica disseminada por estes planos, seguindo o direcionamento do caráter físico e turístico do meio urbano, veio a refletir apenas na preservação arquitetônica de centros propriamente coloniais, excluindo-se assim boa parte da arquitetura industrial, moderna e pós-moderna, gerando vazios urbanos, e excluindo também valores da memória urbana (VARGAS; CASTILHO, 2006).

Recife, não obstante, às realidades urbanas disseminadas na primeira metade do século XX, apresentou em suas particularidades e proporções, ao que seria o processo de gentrificação (elitização e segregação) do seu centro urbano histórico, o Bairro do Recife para setores de comércio e serviços, considerados “nobres”, além de resultar na evasão do restante da população para novos centros periféricos da cidade (LACERDA, 2007).

Contudo, na década de 1970, este processo de descentralização do centro urbano, levou com que as demandas do mercado imobiliário e do terciário “nobre” acompanhassem espacialmente sua clientela, tornando o centro do Recife pouco atrativo (LACERDA, 2007).

Com esta troca de centralidades, o Bairro do Recife foi cada vez mais se afastando do alvo da população e entrando em estado de degradação ambiental. Ao passo que bairros como Graças, Torre e Espinheiro têm seus aspectos urbanos e de infraestrutura gradativamente destruídos pela densidade construtiva e populacional da verticalização (LACERDA, 2007).

O que, segundo Vargas e Castilho (2006), leva a resultados de altos investimentos em infraestrutura, segregação sócio espacial e carências em outros setores das políticas públicas, principalmente dos antigos centros urbanos. Permitindo à gestão neoliberal, uma maior facilidade em intervir nestas áreas através do dito planejamento estratégico, na promoção da cidade-empresa-cultura.

Ora, mas não seria este o conceito de gentrificação?

1.5. O PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO

Segundo Mendes (2016), “a gentrificação é uma questão ideológica, política e é o processo de mudança urbana que melhor materializa a luta de classes no palco cidade na/da contemporaneidade”. Para o autor o processo, também vastamente conhecido como aburguesamento, faz parte de uma mudança sócio espacial nas áreas centrais das cidades, nos quais a reabilitação de imóveis residenciais através da fixação de novos moradores de classe média e média-alta, além da profusão de capital privado, fazem com que a classe baixa que anteriormente a habitava, passe a ser gradualmente expulsos desses locais.

De forma indireta, o processo que pode correr (ou não) em longos períodos de tempo, faz com que os moradores de baixa renda que vivem em situação mais instável, passem a não conseguir pagar os custos de vida daquele determinado local, como aluguel, custos de habitação, preços de mercadorias, dentre outros fatores básicos de moradia (MENDES, 2016).

Segundo o autor (op. cit., 2016), o envolvimento de políticas de natureza neoliberais com o processo de gentrificação, são instituídas através de estruturas capitalistas, que tendem a configura-las como estratégias globais através de oportunidades de

negócios imobiliário lucrativos, gerando principalmente a especulação de áreas anteriormente desvalorizadas; dando-se nome aos fatos, mais conhecida como ações da cidade revanchista.

Diferente do cenário inicial onde esse processo foi observado, na Europa por volta dos anos 1960, nos quais se resumiam a situações esporádicas de forma pontual e se limitavam aos centros históricos das cidades, como relata a citação a seguir.

O termo gentrificação foi utilizado pela primeira vez por Ruth Glass no início dos anos sessenta [...] para descrever o processo mediante o qual famílias de classe média haviam povoado antigos bairros desvalorizados do centro de Londres, ao invés de se instalarem nos subúrbios residenciais, segundo o modelo até então dominante para essas classes sociais. Por essa noção a autora compreendia, ao mesmo tempo, a transformação da composição social dos residentes de certos bairros centrais, por meio da substituição de camadas populares por camadas médias assalariadas; e um processo de natureza diferente: o de investimento, reabilitação e apropriação, por essas camadas sociais, de um estoque de moradias e de bairros operários ou populares. (Bidou-Zachariasem, 2006, p.22) (NERY E CASTILHO, 2008).

A partir dos anos 1990, com os efeitos da globalização e altos investimentos de capital privado, tanto no setor social quanto econômico, permitiu-se somar novos meios de promover o processo, de forma sistemática, “quer do ponto de vista da escala e da extensão do processo, dos protagonistas e das procuras, como das modalidades e estrutura de oferta.” (MENDES, 2016, p. 02).

Denominada como *state-led gentrification* (gentrificação liderada pelo Estado), as ações de gentrificação direcionadas, nascidas a partir das políticas e processos neoliberais, agora aliadas a estratégias de promoção de imagem das cidades, possibilitam que cada cidade se diferencie das outras, contando como vantagem na ascensão do ranking de competitividade interurbana. “Quando na verdade, fazendo uso mimético das mesmas estratégias urbanas que todas as outras, a cidade apenas se urBANALiza.” (MENDES, 2016, p. 03).

Quanto à expansão das modalidades, é de extrema importância para este trabalho, que se ressalte a expansão dos modelos de gentrificação que passaram da habitação, para a gentrificação pelo turismo; concentradas principalmente nos centros históricos e culturais das cidades contemporâneas. Não divergindo do conceito original do

processo, a gentrificação pelo turismo se caracteriza por sua maior proporção (tanto de implantação como de impacto), possibilitando que a cidade seja vista como lugar cosmopolita, repleto de patrimônios e vigor, principalmente para seus consumidores: os jovens boêmios e criativos, além obviamente de investidores imobiliários. Ou seja, atuando em níveis internacionais (MENDES, 2016).

CAPÍTULO 2 – VAZIOS URBANOS

O vazio urbano é um fenômeno da cidade moderna, que será abordado neste trabalho através de um conceito pouco explorado. Com o objetivo de esclarecer o que para muitos seriam áreas desprovidas de qualquer infraestrutura e sem intervenções urbanas, as teorizações acerca do termo aqui abordado têm como objetivo ampliar a discussão sobre a diversidade e situações de vazios através de uma revisão conceitual da realidade urbana contemporânea sobre o assunto.

Ainda que existam poucos trabalhos abordando este conceito, Santos (1990) assinala que este é um fenômeno antigo que vem tomando proporções cada vez maiores nas cidades contemporâneas, e que de fato pode-se observar inúmeras situações de vazios. Para isto, será necessário abordar elementos que expliquem estas diferenças, identificando seu processo de transformação, assim como os problemas gerados pelo seu uso e suas potencialidades.

2.1. VAZIOS URBANOS E SUAS DEFINIÇÕES

Considerando os processos de formação e transformação constante das cidades, além de suas experiências culturais e históricas que nela permanecem através do tempo, são consideradas por Solà-Morales (1996) como umas das principais razões pelo qual um indivíduo atribui significado pessoal e coletivo, estabelecendo uma relação de identidade com os elementos do espaço urbano, sejam estes representados pelo tecido urbano como um todo, por parte do todo como componente, ou principalmente e mais frequentemente pela arquitetura. Para o autor, a partir do momento que esses elementos passam a ser desassociados da atmosfera ativa do ambiente urbano ou que remanesçam apenas como amostras físicas de uma outra realidade, seus significados e suas relações de identidade social construídas através tempo, correm o risco cada vez mais constante de serem menosprezados e preteridos pela sociedade.

A partir do momento em que novas tendências e novos movimentos fundamentais para a condição urbana do indivíduo moderno são constantemente lançados em intervalos de tempo cada vez mais curtos, como consequência, as decisões e prioridades dos indivíduos tornam-se preceitos condizentes com uma realidade imediata, principalmente no que diz respeito à produção e à eficiência do espaço urbano; o que realmente se concretizou durante a Era modernista.

Como consequência das mudanças do modo de vida do homem moderno, a transformação de seus valores e principalmente da memória coletiva, tenderam progressivamente a serem redefinidas a partir de uma posição limitada e fundamentalmente museística (sic), expressão está adotada pelo autor para definir espaços urbanos cujo aspectos conceituais e funcionais foram perdidos, mantendo-se apenas amostras arquitetônicas desprezadas e descontextualizadas em meio a paisagem (SOLÀ-MORALES, 1996).

A partir do momento em que a tradição paisagística arquitetônica e urbana dos modelos modernos são dominados pelo pragmatismo e reprodução vertiginosa, a exposição de suas consequências negativas nas grandes cidades – como a falta de identidade cultural coletiva e a escassez do território virgem no espaço urbano valorizado – desenvolve entre diferentes grupos sociais e econômicos uma crescente reação de contraposição aos modelos impostos, como uma forma de escape e inovação dos antigos modelos. Sejam estes através da reaproximação artístico-histórico ou pelo setor imobiliário, as amostras arquitetônicas residuais que permaneceram descontextualizadas desde então, e que são denominadas genericamente por Solà-Morales (1996) como *terrain vague* (terrenos vazios), passam a ser vistas como alternativas favoráveis à construção de uma nova identidade, uma nova cidade, respectivamente (SOLÀ-MORALES, 1996)

Terrain vague, também conhecido como *wastelands*, espaços obsoletos, chassis urbanos, espaços residuais, e usualmente conhecido no Brasil como vazios urbanos, são alguns dos termos de estudos recentes que compreendem quase que literalmente à expressão francesa adotada por Solà-Morales. Pois segundo o autor:

[...] tanto a noção de “terrain” como a de “vague”, contém uma ambiguidade e uma multiplicidade de significados que faz desta expressão uma terminologia especialmente útil para designar a categoria urbana e arquitetônica com a qual nos aproximamos aos lugares, territórios ou edifícios que participam de uma dupla condição. (Solà-Morales, 1996, p. 9)

Para o autor, as grandes cidades, principalmente europeias, são os locais principais que estão repletas deste tipo de vazios. Sejam estas áreas abandonadas pela indústria, ferrovias ou portos; áreas abandonadas como consequência da violência, do recesso da atividade residencial, comercial, ou pela deterioração da edificação. Assim como também espaços residuais nas margens dos rios, aterros, pedreiras, áreas subutilizadas por serem inacessíveis entre rodovias, às margens de operações imobiliárias fechadas em torno de si mesmas, ou de acesso restrito por razões teóricas de segurança e proteção (SOLÀ-MORALES, 1996).

Borde (2012, p. 01), a partir de uma visão similar aos vazios provocados pela teorização, de Solà-Morales (1996), defende que esses espaços são os principais resultantes do “processo capitalista de construção e reconstrução permanente da cidade”, espaços abandonados ou ocupados por estruturas obsoletas, edificações subutilizadas ou ociosas, e até mesmo ruínas.

Beltrame (2010) ressalta ainda que como fenômeno multifacetado, os vazios urbanos podem ser categorizados de forma simples e objetiva através de suas localizações, em: vazios centrais e vazios periféricos, a fim de justificar sua situação atual através dos diferentes processos histórico-cronológicos de cada esfera.

Como fenômeno associado a processos de parcelamento do solo, os vazios urbanos periféricos, em sua maioria, são denominados pela autora como sendo vinculados a processos de urbanização dispersos, e que tendem a ser voltados à especulação imobiliária para ocupação de um mercado de alto padrão (BELTRAME, 2010).

Acerca dos vazios urbanos centrais, Beltrame (2010, p. 116) apresenta uma visão muito similar à Solà-Morales (1996), quando acorda com a declaração de que os fenômenos pós-industriais estão diretamente relacionados aos processos de esvaziamento e decadência destas áreas anteriormente ativas, tornando o que hoje tem-se como áreas desfuncionalizadas (sic) do tecido urbano, representadas por

áreas obsoletas de indústrias, portos e ferrovias. A autora afirma ainda que de acordo com estudos de Vaz & Silveira (1999):

As constantes alterações capitalistas envolvendo investimento desenfreado e mais rápido desinvestimento levam esses vazios a existir seja em decorrência de crises, seja como resultado de especulação. (BELTRAME, 2010, p. 116)

Para Borde (2012) a diferença vazios urbanos e vazios propriamente ditos se torna mais clara conforme se observa através da paisagem cotidiana a escassez de terrenos virgens – espaços realmente vazios, sem edificações ou qualquer outro uso – à medida que nos aproximamos dos centros urbanos, defendendo a teoria de que o que proporciona a esses vazios a condição de urbanos de fato, são os aspectos formais, funcionais, simbólicos e políticos diretamente relacionados à sua condição urbana. Sendo assim, sua análise deve estar diretamente ligada à compreensão das características dos processos de urbanização, que por sua vez trazem os vazios urbanos centrais como elementos prioritários por se tratarem de agentes temporais elementares na urbanização das cidades.

O que para Souza e Rodrigues (2007) apenas confirma sua tese de que a principal causa deste fenômeno é comumente ligada a falhas no processo de urbanização da cidade, e que devem preferivelmente serem combatidas como condição para que as cidades atinjam um nível de estado saudável e sustentável.

Processos esses, que se tornam gradualmente mais complexos e invasivos nas grandes cidades contemporâneas, se caracterizando pela cultura urbana de transformação contínua e habitualmente associado apenas à arquitetura. E que para compreender sua relação com o processo de urbanização, deve-se primeiramente identificar as causas e “forças que interagem no esvaziamento destes lugares, territórios e edifícios em situação de vazios urbanos” centrais (BORDE, 2012, p.02).

Para Borde (2012), a compreensão destes vazios através da realidade cultural urbana contemporânea se torna fundamental a partir do momento em que estas áreas representam “redutos de identidade, liberdade e de memória para seus habitantes”, além de dialogarem com o tempo.

Por considerar que os *terrains vagues*⁴ seriam “os melhores lugares do encontro entre presente e passado e de expressão da liberdade individual de pequenos grupos”, Solà-Morales afirma que não se pode simplesmente reordená-los à trama eficiente e produtiva da cidade, cancelando valores que seu vazio e sua ausência tinham [...]. Fialová reforça a necessidade de se entender as especificidades históricas e locais desses terrenos, uma vez que “as causas pelas quais uma determinada zona se converte em um *terrain vague* são sempre consequência de sua história (...) a área guarda uma certa relação com o passado e não estabelece uma nova vinculação com o presente”. (BORDE, 2012, p. 3)

Portas (2000) afirma ainda que a expressão escolhida para determinar estes vazios pode de alguma forma trazer uma ambiguidade, pois “a terra pode não estar literalmente vazia, mas encontrar-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos, mais ou menos cheios”.

O autor ressalta ainda, em contraposição de ideário sobre a extrema atenção do poder público voltada a esses vazios, que se assim como um conceito demasiado praticado pelos modelos Europeus for adotado como regra pelo planejamento urbano afora – no qual consiste em preencher os vazios (já bem) urbanos e evitar a dispersão urbana para as periferias – pode-se até mesmo correr o risco de agravar os problemas urbanos atuais e atrasar a qualificação das periferias em constante expansão.

2.2. GESTÃO E ARTICULAÇÕES DO PODER PÚBLICO PARA OS VAZIOS URBANOS

Na produção dos vários cenários urbanos acerca do assunto, é possível detectar os principais atores que nele atuam e suas atribuições: seja o Estado como detentor de poder, planejamento e de tomada de decisões, ou o poder privado como forma de tratar a cidade especificamente através e para obtenção de capital. Contudo, é fácil de se observar que ambos atores contracenam de forma articulada na produção e

⁴ *Terrains vagues*: termo francês adotado pelo escritor catalã Ignasi de Solà-Morales para representar espaços urbanos, especificamente espaços vazios desfuncionalizados, que já se sucederam uma

manutenção desses vazios urbanos, principalmente para obtenção de crescimento econômico, como visto, através das conhecidas políticas neoliberais.

Para Clichevsky (2000), os vazios urbanos são vistos como resultantes dos processos de funcionamento e mutação das cidades, embora sejam representados tanto através da atuação de agentes públicos como de agentes privados por meio da mercantilização do produto terra. Para a autora, a forma como estes agentes atuam na propriedade urbana é estrategicamente planejada à medida em que se influencia e direciona o crescimento das cidades, deixando intencionalmente áreas vazias intersticiais como forma de “engorda”. Ou seja, cria-se uma reserva de valor através desses vazios intersticiais da cidade, onde posteriormente pode-se aumentar uma demanda por aqueles espaços, e conseqüentemente seu valor.

Este modelo de atuação mais conhecido como reserva imobiliária especulativa, é um dos retratos da abundância de causas do fenômeno vazios urbanos, trazendo mais uma vez a confirmação teórica de que a cidade é socialmente planejada e administrada como mercadoria. E mesmo que essa teorização esteja mais associada a uma condição do planejamento atual (e um pouco mais imediata) e não tão historicamente, como abordado anteriormente pelos outros autores, não podemos deixar de considerá-la válida a partir do momento em que se questiona quem são os detentores desses vazios urbanos. Quem tem o poder de escolha sob estas áreas?

Segundo a visão de Borde (2012), a atuação do Estado tanto como proprietário, como poder regularizador e de manutenção dos vazios urbanos é o que lhe atribui poder suficiente para que suas ações e decisões sejam capazes de minimizar ou trazer privilégios para estas áreas.

Ao regular a produção e o uso do urbano, o Estado pode minimizar ou manter privilégios, integrando ou excluindo parte significativa da cidade aos benefícios da urbanização por meio da legislação urbana. Ao intervir no urbano, o Estado pode, como resultado de investimentos e obras públicas, elevar os valores imobiliários, restringindo e impedindo o acesso ao mercado imobiliário. (BELTRAME, Vazios urbanos: notas sobre a escassez social do imóvel urbano. 2013. P.119)

Segundo Portas (2000), é fato já consolidado de que haja uma tendência previsível e sem prazo para estes vazios, vistos como ambientes de transformação, e suas

potenciais oportunidades. Ainda que está dinâmica de transformação apresente potencialidades positivas de renovação urbana, deve-se, além de tudo, considerar os efeitos por elas trazidas se não forem corretamente orientadas “como elementos estratégicos para reestruturação do território urbano ou metropolitano”. Principalmente no que diz respeito ao mercado imobiliário, quando a principal preocupação dos investidores (sejam públicos ou privados) volta-se para tipologias e edificações específicas que promovam grandes arrecadações e retorno do capital investimento. Sejam estas, shoppings ou edificações de alto padrão de uso.

Para Portas (2000), o segredo para estes investimentos está tanto na escolha do local com base no máximo aproveitamento da estrutura física já consolidada, quanto dos recursos de infraestrutura e acessibilidade do entorno do vazio. Minimizando assim, elevados gastos desnecessários, como desapropriação ou relocação da estrutura existente.

No que diz respeito à gestão e ao planejamento urbano destes vazios, Portas (2000, p. 2) afirma que a adoção de um “planejamento adaptativo” se torna condição única a partir do momento que o Estado assume sua insuficiência, tanto do ponto de vista do conhecimento, quanto do funcionamento e manutenção dos sistemas urbanos. Tornando-o mais suscetível a abertura de espaço e incentivos ao “investimento privado para áreas de interesse coletivo”, no qual, tradicionalmente, não lhe caberia assumir (o Estado) suas responsabilidades urbanas, além de oferecer em troca “garantias de edificabilidade, fiscais e outras” suficientes para a rentabilidade média e interesse mutuo das partes.

2.3. A DIALÉTICA DOS VAZIOS URBANOS AOS SETORES INDUSTRIAIS

Segundo Dezen-Kempter (2009), a realidade problemática de muitas cidades, decorrente da completa deterioração física e funcional da paisagem construída durante o auge da era industrial, vêm contribuindo para ampliar uma visão meramente negativa destes ambientes deteriorados, ao mesmo tempo que uma nova visão associada a proteção histórica e da memória catalisam a ideia de “renovação e revitalização”, ou seja, de intervenção destas paisagens. Para a autora, as mudanças

originadas pelos processos de industrialização trouxeram uma nova visão da cidade, tanto como transformação qualitativa, quanto quantitativa. A divisão especializada do trabalho e o aumento de produção manufaturada, abriu espaço para a concentração de pessoas e capital cada vez maiores nas cidades, a medida em que bens e serviços eram constantemente trocados.

Para Dezen-Kempter (2009, p. 312), foi a partir da segunda metade do século XX (especificamente após a segunda guerra mundial), quando o esgotamento do modelo de regime fordista/ taylorista deu lugar ao império capitalista, que foram adotados modelos mais flexíveis de acumulação de capital e “centrado na reestruturação produtiva do sistema capitalista”. O que acarretou na grande queda do setor industrial e foi o principal responsável pelas transformações urbanas das cidades a partir de então. A autora acrescenta ainda que:

O antigo modelo de produção fordista, com grandes áreas industriais, não se enquadra ao novo modo de produção flexível, que tem como princípios mobilidade, articulação e agilidade. (DEZEN-KEMPTER, 2009, p. 312)

A reestruturação produtiva que trouxe novas ideias e novas formas de gerir o trabalho, contribuiu diretamente com a crise do antigo modelo de produção e com o surgimento de áreas abandonadas, impactando principalmente edificações e complexos industriais, que segundo Eloisa Dezen-Kempter:

[...]são objeto de consumo e renovações muito rápidas, seja porque eles estão submetidos à obsolescência do uso, perdendo sua função original, seja porque os investimentos da economia imobiliária e fundiária, ou os motores de uma política urbana os condena a serem substituídos por outros (DEZEN-KEMPTER, 2009, p. 313).

Para Ana Rita Ochoa (2005), o rompimento da relação de interdependência funcional de antigas áreas industriais e de porto, pode se identificar de uma forma generalizada na maior parte das cidades, sendo esquematizada pela autora a partir de uma constância de fatos que se sucedem em três momentos cruciais:

- a) **A industrialização do território**, que corresponde ao desenvolvimento e intensificação dos sistemas industriais, começando no século XVIII, atingindo seu ápice na revolução industrial e se estendendo até o início do século XX.

Distingue-se também na urbanização pela sua característica de se isolar do restante da estrutura da cidade, empurrando o crescimento urbano para regiões mais interiores e menos próximas do setor industrial;

- b) **A desindustrialização**, correspondendo à soma dos problemas como: o âmbito de expansão de portos e indústrias, a falta de espaço nos centros já consolidados, a crise econômica dos anos 1970-1980 e a tendência à terceirização do trabalho; acarretando assim em toda uma cadeia de “espaços devolutos”, edificações desativadas e infraestrutura obsoleta;
- c) O que mais tarde seriam vistos como áreas de **Reconversão**, no qual se evidencia a busca de soluções para disfunções resultantes do processo anterior. As áreas previamente obsoletas, agora se constituem em espaços de atenção inevitáveis para políticas urbanas, principalmente pela sua localização atualmente central, infraestrutura disponível e valorização imobiliária.

Segundo Ochoa (2005), as atuais tentativas de reconversão desses espaços são acima de tudo uma tentativa de reconversão econômica, principalmente através do contexto da competição entre cidades, “tendo como *ex libris*⁵ espaços públicos de qualidade, mas constituindo, ao mesmo tempo, uma certa remissão à inacessibilidade efectiva das populações às funções criadas, [...] que acaba, muitas vezes, por prevalecer. ” (OCHOA, 2005, p. 32).

Para Dezen-Kempter (2009, p.313), além de serem construídos como recantos históricos, estas “áreas industriais obsoletas” qualificam-se além de tudo como espaços de oportunidade, espaços que possibilitam realizar intervenções voltadas a melhorias da qualidade de vida humana, sejam estas ambientais, urbanísticas, sociais ou econômicas.

E é a partir deste princípio que a questão da ocupação dos vazios urbanos oriundos de áreas industriais ou não, tomou um forte significado na política de administração das cidades brasileiras, com a Constituição de 1988 e posteriormente o Estatuto da Cidade em 2001, de forma a estabelecer a função social da propriedade urbana e a

⁵ *Ex libris* – Do Dicionário de Língua Portuguesa Contemporânea (2001), o termo *ex libris* também é utilizado como representação simbólica de um lugar. Ex.: Diz-se que “a Torre Eiffel é o *ex libris* de Paris”.

fim de evitar sua degradação ou supervalorização. Com base no art. 39⁶ do Estatuto da Cidade, juntamente às diretrizes dos Planos Diretores das cidades, buscou-se enfim desenvolver um debate mais condizente à realidade urbana e propostas de intervenções das cidades brasileiras, que para Cardoso (2012) já se modificaram bastante desde os primeiros desenvolvimentos na década de 1970.

Embora que, segundo o autor, ainda há muito o que se considerar em relação às novas propostas de intervenção desses vazios urbanos, principalmente no que diz respeito aos vazios centrais, visto que muitas das experiências concretizadas no passado foram palco indispensável para o enobrecimento das áreas intervistas, trazendo consigo o processo de gentrificação. O que realmente justifica a adoção destas propostas, pois de uma forma objetiva e rentável aos investidores é possível transformarem a visão negativa destes lugares, por se tratarem de locais degradados e redutos de uma população menos privilegiada, voltando a atenção dos usuários para conceitos como qualidade de vida e espaços livres de uso público.

No Recife, o cenário de intervenções em vazios urbanos tem atraído cada vez mais a atenção do planejamento urbano, de investidores e da população, seja pelo acesso a grandes áreas de terrenos infraestruturados, seja pela magnitude dos projetos de intervenção ou até mesmo pela ideia de crescimento econômico através da reativação dessas áreas. Áreas estas que, em sua maioria, foram gradativamente sendo deixadas para trás à medida que as atividades industriais foram sendo descentralizadas para regiões mais periféricas, acompanhando principalmente a necessidade de expansão e a mudança do setor portuário.

A partir de um levantamento, que pode ser consultado na Figura 1, foi possível mapear e identificar algumas das principais indústrias e estruturas de apoio do setor industrial do Recife que perderam sua função inicial por volta do final do século XX, mas que ainda remanescem fisicamente em seus terrenos originais como patrimônio de uma outra época, seja exercendo uma função diferente, seja sem nenhum uso. Como é o caso dos locais listados a seguir:

⁶ Capítulo II, Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei. (Estatuto da Cidade)

- A. Fábrica de Tecidos da Macaxeira, localizada no bairro da Macaxeira, foi desativada definitivamente em 1992 e reinaugurada em 2014 com projeto de Parque e Escola Técnica Estadual (FARIAS; VERARDI, 2016);
- B. Fábrica Tacaruna (antiga Usina Beltrão), localizada no bairro Campo Grande, foi desativada em 1982 como parte da indústria têxtil (VERARDI, 2016).
- C. Fundação D'Aurora, localizada no bairro Santo Amaro, foi desativada por volta de 1870, leiloadada em 1873 e desde 2013 pertence a imobiliária Moura Dubeux, que atualmente abriga dois residenciais: o Aurora Trends e o Jardins da Aurora;⁷
- D. Armazéns do Porto do Recife, localizados no bairro do Recife e São José, foram desativados na década de 1990 e hoje fazem parte do empreendimento Porto Novo Recife;
- E. Rede Ferroviária Federal S.A (Refesa), localizada no Cais José Estelita, área que consistia em armazéns desativados foi leiloadada em 2008 para Consórcio Novo Recife no qual prevê a implantação de empreendimento de luxo denominado Novo Recife;
- F. CILPE (antiga Usina Higienizadora de Leite), localizada no bairro da Boa Vista, foi uma fábrica de laticínios e de beneficiamento de leite, com unidades receptoras do produto nos diferentes municípios do Agreste e que abastecia o Recife (ANDRADE, 2008);
- G. Fábrica Matarazzo, antiga metalúrgica especializada na fabricação de embalagens metálicas localizada no bairro dos Coelhos;
- H. Fábrica de Tecidos da Torre, desativada em 1982, localizada no bairro da Torre (CANTARELLI, 2013);
- I. Fábrica de Estopa do Zumbi, hoje abriga Escola municipal e prevê projeto de Praça de Esportes e Cultura, localizada no bairro da Madalena;
- J. Fábrica ABC, onde funciona desde 1998 como gráfica da Editora Construir, localizada no bairro da Mustardinha;

⁷ Não foram encontrados registros do ano de desativação referentes à Fundação D'Aurora.

- K. Fábrica de Cigarros Souza Cruz, localizado no bairro de Afogados, abriga desde 2012 o Departamento de Repressão aos Crimes Patrimoniais em parte de sua estrutura original (DEPATRI);
- L. Fábrica Bacardi, onde funciona o Shopping RioMar desde 2012, localizado no bairro do Pina.

Figura 1: Indicação de áreas industriais, portuárias e ferroviárias desfuncionalizadas no final do século XX do município de Recife.



Fonte: Arquivo pessoal realizado sobre base de mapas do programa Google Earth, 2016.

É possível observar, segundo o mapeamento dessas infraestruturas desfuncionalizadas, que as intervenções realizadas pelo setor privado ou pelo setor público em parceria com o privado, tendem a se concentrar nos vazios centrais, direcionando os investimentos para atividades de alto padrão relacionadas ao consumo, alto padrão de vida, cultura e lazer. Enquanto que as iniciativas do setor público se encontram nos vazios mais periféricos e buscam realizar intervenções voltadas a princípios básicos da gestão pública, como é o caso da educação, esportes e lazer.

Para Cardoso (2012), ainda que realmente seja positivo e preferencial para propostas de intervenção dos vazios urbanos a oferta de espaços públicos com melhorias de lazer e qualidade de vida, deve-se acima de tudo criar uma reflexão sobre o que eram estas áreas antes desse processo e quais seus resultados.

O que deve-se realmente ser levado a sério no caso de uma cidade como Recife, onde a incidência de pobreza é de 39,46%, com um índice de Gini⁸ equivalente a 0,49, de acordo com dados de 2003 do IBGE.

Sendo assim, os vazios urbanos serão considerados nesta pesquisa como ambientes onde elementos da arquitetura industrial e de porto da paisagem urbana do Recife, que embora tenha grande peso na história e na formação sócio-econômica da cidade, se encontram desfuncionalizados. Além do mais, quanto mais inseridos na cidade urbanizada, infraestruturada e de maior potencial econômico, passam a ser objeto de cobiça para investimentos mercadológicos altamente competitivos e lucrativos.

Pode-se observar que alguns dos locais indicados na Figura 1 (A, B, D, E e L), as intervenções já vêm sendo planejadas desde a década de 2000. Isso porque, de fato, as grandes áreas de solo disponíveis para implantação de novos equipamentos e novas megainfraestruturas, certamente é um elemento cada vez mais raro na cidade do Recife, e tende a aumentar seu valor de mercado de forma rápida.

⁸ Índice de Gini: é uma medida de desigualdade desenvolvida por Corrado Gini, utilizada para medir o grau de concentração de renda em determinada amostra, no qual consiste em um número entre 0 e 1, sendo 0 correspondente à completa igualdade e 1 a completa desigualdade (IPEA, 2004).

Como é o caso do Porto do Recife, no qual abriga os projetos ainda em andamento, nomeados Porto Novo e Porto Novo Recife, objetos de estudo deste trabalho, que desde 2001 vem sendo implantado no vazio urbano central do bairro do Recife, não acidentalmente cercado por potenciais econômicos como o turismo, o centro administrativo da cidade e o parque tecnológico de alto faturamento, o Porto Digital.

Por outro lado, no mesmo bairro, a comunidade de baixa renda do Pilar aguarda a entrega dos habitacionais há mais de 15 anos, que segundo Alves (2015), foi anunciado em 2000, iniciou as obras em 2010 e após muitas reprogramações de prazo, tem a entrega prevista para o fim de 2017. Além do mais, a maior e mais inevitável das consequências que vem caracterizando empreendimentos como o Porto Novo Recife, se maximiza gradativamente em seus entornos, principalmente quando sua população vive em estado precário: a gentrificação.

CATÍTULO 3 – O PORTO NOVO RECIFE

Este capítulo aborda o contexto histórico no qual o Porto Novo Recife está inserido, além de apresentar dados referentes às propostas, objetivos e investimentos envolvidos no projeto. Os aspectos legais da operação urbana, assim como o envolvimento desta com os residentes do Bairro do Recife, também são elementos abordados por este capítulo, necessários para a conceituação da situação histórica e atual da região, assim como o esclarecimento dos métodos adotados para a intervenção.

3.1. DO PORTO DO RECIFE AO PORTO NOVO RECIFE

Devido a sua importância econômica desde o século XIX, sua localização central e o seu valor histórico, juntamente à importância do bairro que está inserido, o porto do Recife juntamente ao bairro do Recife vem sendo palco de intervenções e projetos urbanísticos que ao longo do tempo vem acrescentando frustrações à sua população. Atualmente, marcado pelo grande abandono de edificações históricas e forte tentativa de aproximação cultural e de lazer, a possibilidade de atração de capital turístico através da sedição de um megaevento chamou grande atenção do poder público e privado para investir em grandes melhorias na região. Principalmente quando nesta, encontra-se sob disponibilidade grandes áreas de terras infra estruturadas com potencialidade de atrair capital turístico e de lazer.

O Porto do Recife, com suas primeiras atividades datadas de 1815, vem influenciando até os dias atuais o desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade do Recife. Contudo, apenas em 1909, com a publicação do Decreto nº 7.447, o porto começou a tomar a forma e proporções que atualmente conhecemos, com novas instalações compreendendo aproximadamente 2.125m de cais e 3 (três) armazéns executados pela empresa *Société de Construction du Port de Pernambuco*.

Em 1920, repassada a concessão do Porto ao governo do estadual, a continuação de sua ampliação, com o acréscimo de mais 5 (cinco) armazéns, 1 (um) galpão e o

prolongamento do cais, finalmente configuraria um dos maiores e mais influentes portos do Nordeste.

Durante quatro séculos sua importância econômica e magnitude foi mantida, até que em meados de 1960 o planejamento urbano regional verificou a necessidade de mudança das atividades para outro trecho do litoral pernambucano, posteriormente definido por Suape. Suas obras foram iniciadas em 1968 e aos poucos foram sendo transferidas da capital pernambucana para 40km ao litoral sul, atividades economicamente influentes como o Parque de Combustíveis do Porto do Recife e o Moinho Recife.

Com esta grande operação urbana de deslocamento da maioria das atividades do Porto do Recife, a desfuncionalização total dos armazéns 07 ao 17 (Figura 2) deu lugar ao grande vazio urbano denominado como área não-operacional do Porto do Recife por volta do fim da década de 1980, que posteriormente, em 1998, os armazéns inseridos no Bairro do Recife (do 7 ao 14) foram tombados e inscritos juntamente com o polígono de Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Antigo Bairro do Recife no Livro de Belas Artes Vol. II, nº 614 e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico Vol. II, nº 119. Os armazéns 07 ao 14, inseridos no Setor de Preservação Rigorosa (SPR) de Zona Especial do Patrimônio Histórico-Cultural (ZEPH), assim como os armazéns 15 ao 17 na Zona de Ambiente Construído Restrita (ZAC-R), definidas pelo Plano Diretor da cidade do Recife (2008), ficaram sujeitas a processos depredatórios e à obsolescência até 2010, quando se lançou pelo Governo do Estado e Porto do Recife a operação urbana hoje conhecida como Porto Novo.

Figura 2: Localização das estruturas dos armazéns não-operacionais do Porto do Recife.



Fonte: Arquivo pessoal (2016), trabalhado sobre base de imagem do Porto Novo Recife , s/ data.

Atualmente, como propriedade da União e administrada pelo Porto Recife S.A. desde 2001, a área não-operacional do Porto do Recife referente às antigas estruturas dos armazéns 07 ao 17 estão sendo parte do Projeto de Arrendamento e Revitalização da Área Portuária do Bairro de São José (REVAP) a partir do *Programa de Arredamento de áreas e Instalações Portuárias* e do *Programa de Revitalização de Áreas Portuárias* da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) (MEMORIAL: PROJETO DE REURBANIZAÇÃO DO CAIS DO PORTO DO RECIFE, 2010)

No qual contou com grande parte dos investimentos dos Governos Estadual e Federal, além do investimento de quatro grandes empresas privadas, sendo elas o Grupo Excelsior, GL Empreendimentos, HIMA Participações e Máxxima Empreendimentos (PORTO DO RECIFE, 2015).

O projeto, voltado à região portuária, teve como premissa a iniciativa e o núcleo do projeto Recife/Olinda de 2004 juntamente com o Governo do Estado, que tem como objetivos aproveitar os armazéns e espaços livres das imediações, além de considerar dois fatores importantes para o planejamento e execução da intervenção, que são: 1) a candidatura de Pernambuco para a Copa do mundo FIFA 2014; e 2) o Porto do Recife não cederia a área portuária, ou seja, não repassaria para o governo do Estado,

sua posse (MEMORIAL: PROJETO DE REURBANIZAÇÃO DO CAIS DO PORTO DO RECIFE, 2010).

Para concorrer com as outras cidades que sediariam os jogos e captar grandes parcelas do capital turístico fortemente agregado ao megaevento, o projeto de intervenção, discutido desde 2006 pelo poder público, teria de correr contra o tempo e ser entregue antes dos jogos iniciarem. Foi assim que os projetos Porto Novo (iniciativa pública) e Porto Novo Recife (iniciativa privada) se integraram a partir de um modelo financeiro independente e menos limitado que o adotado para o REVAP (Projeto de Arrendamento e Revitalização da Área Portuária do Bairro de São José), a partir do arrendamento das instalações previstas, continuando assim como propriedade da União e gestão do Porto do Recife.

Segundo cálculo de investimento anunciada por Adriana Guarda (2012), no projeto estimava ultrapassar R\$ 300 milhões em 3 anos. Na lista do investimento público para a intervenção, estão listados o Terminal Marítimo de Passageiros, o Cais do Sertão Memorial Luiz Gonzaga, o Centro de Artesanato e obras de urbanização do cais, totalizando em R\$ 100,8 milhões o investimento do capital público. Enquanto que no setor privado, a construção de Hotel Marina Internacional, Festival Center (grupo de restaurantes), Centro Empresarial de Convenções e Negócios e o Empresarial Atlântico os investimentos foram estimados como superiores a R\$ 180 milhões, justificados como de costume pelo grande número de empregabilidade, estimado em 1.620 empregos diretos através da construção civil e mais 2.664 na operação. Além do mais, o retorno financeiro projetado para o complexo de equipamentos alcançaria cerca de R\$ 68 milhões assim que consolidado, no qual seriam investidos no próprio Bairro do Recife para gerar mais economia e valorização do bairro.

O empreendimento abrange a área portuária desfuncionalizada, especificamente dos armazéns 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14 (localizados entre o armazém 06 e a ponte giratória, no Bairro do Recife) que compreendem à primeira fase do projeto (Figura 4 e Figura 5); aos armazéns 15, 16, 17 e 18 (localizados entre a ponte giratória e a antiga Estação Rodoviária do Recife, no bairro de São José) compreendendo a segunda fase do projeto (Figura 6 e Figura 7). Juntamente com alguns espaços

periféricos aos armazéns, a área do empreendimento é de aproximadamente 34 hectares (34.244,92m²) (MEMORIAL JUSTIFICATIVO DE IMPACTO, 2012).

Figura 3: Setores da operação urbana.



Fonte: Memorial – Projeto de Urbanização do Porto do Recife, 2010.

Figura 4: Área da primeira fase do projeto - Porto Novo 1



Fonte: Núcleo Técnico de Operações Urbanas:
estudos 2007-2010, 2012.

Figura 5: Imagem da maquete física da primeira fase do projeto - Porto Novo 1.



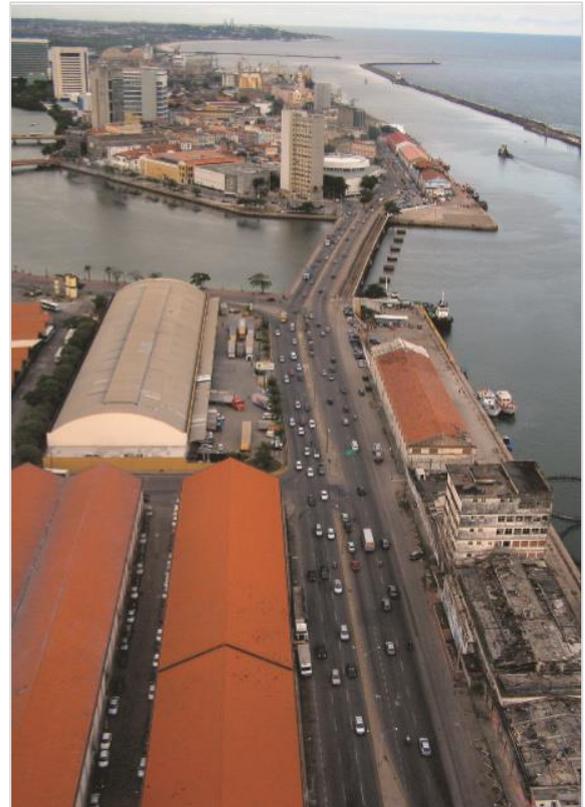
Fonte: Núcleo Técnico de Operações Urbanas:
estudos 2007-2010, 2012.

Figura 6: Área da segunda fase do projeto – Porto Novo 2.



Fonte: Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010, 2012.

Figura 7: Foto aérea do setor de intervenção no Bairro de São José.



Fonte: Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010, 2012.

O conceito geral do empreendimento, descrito no Memorial Justificativo de Impacto (2012), que atribui ênfase à memória portuária do Porto do Recife e aos espaços públicos, se organiza através de um tripé de base social, econômica e ambiental, que buscou:

- x Combinar a recuperação do velho ao novo de forma criteriosa, traduzindo-se na preservação das estruturas externas dos armazéns onde não havia comprometimento estrutural; fomentando a economia local pré-existente;
- x Garantir a variedade de usos, respeitando às normas urbanísticas, que teve seu projeto arquitetônico elaborado seguindo importâncias como estrutura do terreno, topografia, clima, sistema construtivo, zoneamento dos setores, funcionalidade, contiguidade inter setorial, fluxos e acessos.

☐ Estimular o desenvolvimento da economia local pré-existente por meio da potencialização de grandes investimentos públicos e privados, “que certamente injetarão crédito sob variadas formas na economia e na sociedade local”.

Segundo o Memorial Justificativo de Impacto (2012, cap.3 p.15), o empreendimento Porto Novo Recife envolve 7 (sete) macroprojetos desenvolvidos pelos escritórios Carlos Augusto Lira (Centro de Artesanato de Pernambuco), Marcelo Ferraz (Cais do Sertão, Memorial Luiz Gonzaga) e Zeca Brandão (armazéns 9, 12, 13, 14, 15, 16 e 17), que serão descritos abaixo:

x Armazém 7

Pavimento térreo – hall de acesso aos salões de embarque e desembarque, área de processamento de bagagem desembarcada; sala de embarque e desembarque

Pavimento 1 (mezanino) – salão jirau, vestiário dos funcionários;

Pavimento 2 – hall público de acesso aos salões sul e norte, sala de apoio ao salão sul, passarela dedicado ao embarque e desembarque de passageiros, área para processamento de bagagem, área de caias lindeiro ao armazém 7 voltada para o mar.

Sala Pernambuco

Pavimento térreo – garagem abrigada, hall público de acesso, área de processamento de bagagem para embarque

Pavimento 1 – salão, área para atendimento aos passageiros e público, áreas para agencias nacionais;

Pavimento 2 – balcão e hall de acesso à passarela, área de administração do Terminal Marítimo de Pernambuco.

x Armazém 9

Consistindo basicamente de núcleo de escritórios destinado à exploração de locação comercial de apoio a atividades em seguimentos produtivos comerciais e/ou sociais;

x Armazém 10

Cais do Sertão Luiz Gonzaga – consistindo basicamente num espaço museológico, destinado à atividades lúdicas e educativas, eventos culturais e exposição de arte;

x Armazém 11

Centro de artesanato – consistindo num espaço destinado ao comercio de produtos tipicamente do artesanato pernambucano;

x Armazéns 12, 13 e 14

Lojas e restaurantes – consistindo basicamente num espaço para entretenimento e à exploração de locação comercial de apoio a atividades em segmentos produtivos comerciais, recreativos, sociais e/ou culturais;

x Armazém 15

Hotel marina – consistindo basicamente de núcleo hoteleiro de apartamentos e lofts, destinado à exploração de locação comercial de

apoio a atividades em segmentos produtivos comerciais, sociais e/ou culturais;

Marina – consistindo basicamente de núcleo de vagas molhadas e infraestrutura básica (água, energia, vestiário, lavanderia, combustível, manutenção, entre outros), para recebimento de embarcações de lazer, destinado à exploração de locação comercial de apoio a atividades em segmentos produtivos recreativos (náuticos), comerciais e/ou sociais;

x Armazéns 16 e 17

Centro de convenções – consistindo basicamente de núcleo de salas, anfiteatros e similares, destinado à exploração de locação comercial de apoio a atividades em segmentos produtivos turísticos, sociais e/ou culturais.

Figura 8: Equipamentos do Porto Novo, segundo publicidade em revista de Construtora Gabriel Bacelar.



Área interna do projeto do Centro de Artesanato de Pernambuco



Imagens: DPI Studio
Área interna do projeto do Armazém 13

Conheça o projeto Porto Novo

- **Armazém 9:** Lojas e Módulos para Escritórios
- **Armazém 10:** Cais do Sertão, Memorial Luiz Gonzaga
- **Armazém 11:** Central de Artesanato de Pernambuco
- **Armazém 12:** Centro de Convenções e Restaurante
- **Armazém 13:** Restaurantes e Escritórios
- **Armazém 14:** Cinema e Teatro
- **Armazéns 15, 16 e 17:** Hotel, Marina e Centro de Convenções

Fonte: Revista Gabriel Bacelar, ano 08, Nº 17. 2011.

3.2. PROMOÇÃO E JUSTIFICATIVAS DOS EMPREENDEDORES

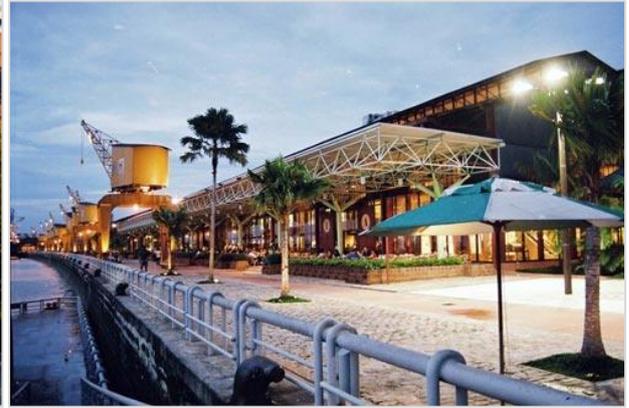
A justificativa apresentada pelo Memorial Justificativo de Impacto (2012), procura assimilar a importância do projeto Porto Novo Recife à falta de um “centro ativo, vibrante, polo de decisões políticas e efervescência cultural” na cidade do Recife, que futuramente poderia vir a fragmentar sua população de forma definitiva, sendo assim a intervenção fundamentalmente necessária para uma maior correlação social dos habitantes da cidade. Justificado também pelas frustrações das várias tentativas de intervenções e a preservação histórica da parte antiga da cidade, os projetos Porto Novo e Porto Novo Recife vêm procurando trazer consequências positivas que nenhum dos outros projetos e até mesmo iniciativas privadas independentes conseguiram até agora: acabar com estado de esquecimento do bairro.

Baseando-se no ideário de Vicente Del Rio, o projeto procura fundar-se na compreensão da cidade não só do ponto de vista técnico, mas através também da imagem de seus usuários, moradores e investidores, no qual poderá alcançar um quadro “socialmente justo e culturalmente adequado”. Dessa forma, representando uma coletividade e correspondendo às expectativas e necessidades da população da cidade do Recife (MEMORIAL JUSTIFICATIVO DE IMPACTO, 2012. cap.3 p.25).

O plano toma como referência outras intervenções em áreas portuárias como Porto Madero na Argentina e o Porto de Belém no estado do Pará, que foram capazes de obter sucesso, além de apresentar objetivos similares como o “desenvolvimento de novas ideias e investimentos para reverter a degradação e a insegurança vivida pelo centro antigo”. Além do que a responsabilidade histórico-cultural das edificações, através de políticas de preservação, aliadas a políticas públicas seriam capazes de melhorar as condições de trabalho, cultura, transporte e lazer fomentando o desenvolvimento econômico da região (MEMORIAL JUSTIFICATIVO DE IMPACTO, 2012. cap.3 p.26).

Figura 9: Porto Madero, Argentina.

Fonte: Site Arco-Íris Turismo, sem ano.

Figura 10: Porto de Belém, Pará.

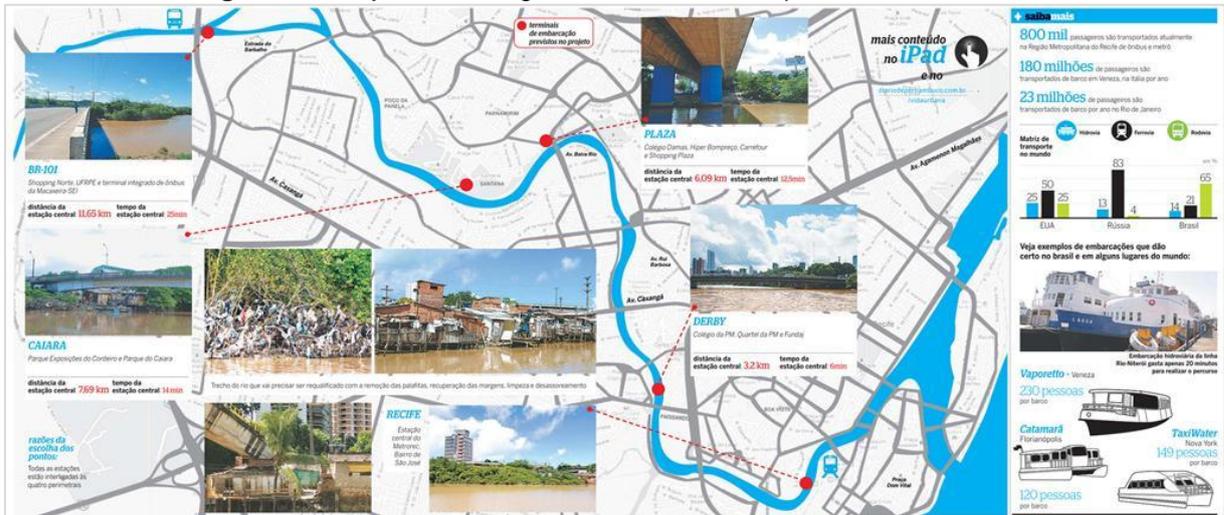
Fonte: Site Docas, sem ano.

Para tanto, o projeto Porto Novo Recife teria de trabalhar em paralelo com outros projetos que agregariam, mutuamente, aspectos positivos que colaboram em maior ou menor grau com os objetivos do empreendimento, e principalmente com e para um de seus principais fatores: a candidatura da cidade para sediar os jogos da Copa do Mundo FIFA 2014 (MEMORIAL JUSTIFICATIVO DE IMPACTO, 2012).

De acordo com o Memorial Justificativo de Impacto (2012), como sede do megaevento, a cidade do Recife foi capaz de atrair projetos e investimentos de âmbito federal, estadual e municipal que foram aplicados em obras voltadas para mobilidade, desenvolvimento econômico e embelezamento da cidade, paralelamente à reforma do porto do Recife, sendo estes:

x O projeto de navegabilidade dos rios Capibaribe e Beberibe, com a implementação de transporte público aquático integrado ao sistema de transporte metropolitano existente, visando também o aumento do turismo no Município;

Figura 11: Projeto de navegabilidade dos rios Capibaribe e Beberibe.



Fonte: Mobilize Brasil, 2012.

☐ O projeto Capibaribe Melhor, com a melhoria da qualidade dos espaços públicos urbanos na área do projeto, tanto em relação à infraestrutura quanto no contexto socioeconômico;

Figura 12: Projeto Capibaribe Melhor, Recife.



Fonte: Blog de Priscila, 2012.

☐ O projeto Prometrópole, no qual tem como objetivo a urbanização de 13 microbacias inseridas na bacia do rio Beberibe no qual foi ocupada irregularmente, evitando assim o crescimento desordenado da população e melhorando sua a qualidade de vida;

Figura 13: Trecho de bacia do rio Beberibe, Recife.



Fonte: Blog Beberibe na Rede, 2015.

☐ Os projetos dos corredores Leste/Oeste e Norte/Sul para sistema de transporte por BRT e a via mangue são as soluções viárias, que juntamente ao Terminal Marítimo de Passageiros e ao Aeroporto Internacional do Recife irão suprir as necessidades de mobilidade metropolitana.

Figura 14: Percursos do sistema BRT, Recife.



Fonte: Site Copa 2014, 2013.

Figura 15: Vista aérea de trecho da Via Mangue, Recife.



Fonte: G1, 2014.

3.3. LEGALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS

Como citado anteriormente, o *Programa de Arredamento de áreas e Instalações Portuárias* e do *Programa de Revitalização de Áreas Portuárias* da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), se caracterizou como pontapé inicial responsável pelas transformações da área não-operacional do Porto do Recife, trazendo consigo além de investimentos públicos, grande participação de empresas privadas na construção e gestão dos novos equipamentos.

Formalizado pela sociedade de economia mista Porto do Recife S.A. e pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico, o Contrato de Arrendamento (2012) de número 2012/010/00 e processo nº 115/2011 – LICON, assinado em 03 de maio de 2012, celebrou o arrendamento entre as partes: Porto do Recife S.A. na qualidade de autoridade portuária arrendadora, e como arrendatária a empresa Porto Novo Recife S.A. com a interveniência com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Sendo o Porto do Recife S.A. uma sociedade de economia mista vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Esportes (SETUREL) do Estado de Pernambuco, que tem como objetivo executar atividades relacionadas a de autoridade portuária em paralelo com os planos e programas do Governo Federal.

Já a Porto Novo Recife S.A, como Sociedade de Propósito Específico (SPE) de prazo de 50 anos, é representada na Ata da Assembleia Geral de Constituição da Sociedade Anônima de 15 de fevereiro de 2012 pelas empresas sócias: Gerencial Brasitec Serviços Técnicos S.A e Empire Consultoria Técnica LTDA. Constituída como sociedade por ações, ou seja, administrada por um conselho de administração composto por seus acionistas, a sociedade tem como objetivo citado em Assembleia Geral:

- (a) A exploração comercial de arrendamento de áreas e instalações portuárias não operacionais localizadas no Porto Organizado do Recife, designado à gestão e implantação de um complexo integrado comercial, hoteleiro de convenções e exposições;
- (b) A implantação, manutenção e exploração comercial de escritórios voltados para atividades comerciais compatíveis com o plano de desenvolvimento da cidade;
- (c) A implantação, manutenção e exploração comercial de restaurantes, bares, lojas de entretenimento e comerciais, locais

- para exposições e eventos fechados, contendo número de vagas de garagem compatíveis;
- (d) A implantação, manutenção e exploração comercial de hotel e/ou apartamentos de longa estada, com no mínimo 200 (duzentas) unidades, observando o padrão igual ou superior a 3 (três) estrelas, com restaurantes, lojas, bares, salas de reunião, piscina, academia de ginastica e contendo número de vagas de garagem compatíveis;
- (e) A implantação, manutenção e exploração comercial de Centro de Convenções e exposições integrado ao hotel, com capacidade mínima de 4.000 (quatro mil) pessoas, com espaços modulares para possibilitar o maior número de eventos possíveis e contendo número de vagas de garagem compatíveis; e
- (f) A realização de atividades afins para o bom e fiel desempenho das atividades listadas acima. (Ata da Assembleia Geral de Constituição da Sociedade Anônima, 2012)

Ou seja, como representante da sociedade anônima, as empresas Gerencial Brasitec Serviços Técnicos S.A e Empire Consultoria Técnica LTDA ficaram responsáveis basicamente pela construção, reforma e gestão dos equipamentos destinados aos objetivos acima citados, em período determinado de 25 anos, com contrato renovável por mais 25 anos.

Os investimentos privados mínimos previstos no Contrato de Arrendamento (2012), cláusula terceira, referentes à demolição, reforma, melhoramentos, benfeitorias e obras de construção, implantação, conservação, reforma e ampliação das instalações a serem realizadas nos antigos armazéns 09, 12, 13, 14, 15, 16, 17, no antigo edifício da CONAB, nos contornos e nas áreas entre os armazéns; foi de R\$100.623.196,00 (cem milhões, seiscientos e vinte e três mil, cento e noventa e seis reais). De forma que sua distribuição está especificada na tabela a seguir:

Tabela 1: Proposta de metodologia de execução dos investimentos mínimos privados aplicados pelo Porto Novo Recife S.A estabelecido em contrato.

Destinação	Instalação Portuária	Investimentos Mínimos (em reais)
Conjunto de Escritórios	Armazém 09	R\$ 8.200.800,00
Festival Center	Armazém 12	R\$ 15.258.600,00
	Armazém 13	
	Armazém 14 e pátio 14 Sul	
Hotel e Marina	Armazém 15 e pátio 15 norte	R\$ 61.868.296,00

	CONAB		
Centro de Convenções	Armazém 16		R\$ 15.295.500,00
	Armazém 17		
	Área entre armazéns		
TOTAL			R\$ 100.623.196,00

Fonte: Contrato de arrendamento não operacional que entre si celebram, de um lado, Porto do Recife S.S, na qualidade de autoridade portuária e, de outro lado a empresa Porto Novo Recife S.A com a interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ , 2011.

Além do mais, no que diz respeito aos valores de arrendamento pagos ao setor público, o arrendatário deverá cumprir valor estabelecido na proposta comercial da licitante vencedora, apresentada no processo licitatório de nº 007/2011 do Porto do Recife; descritos nas tabelas da figura a seguir:

Figura 16: Planilha de preço da licitante.




Parcela Fixa				
Fase	Período (Meses)	R\$/M2	Área (M2)	Total R\$
Construção	60	0,26	32.341,03	R\$ 1.164.611,00
Operação	240	2,63	32.341,03	R\$ 22.455.246,00
TOTAL				R\$ 23.619.857,00

Parcela Variável				
Fase	Período (Meses)	%	Faturamento Mínimo	Total R\$
Operação	240	2,7	992.048.560,00	R\$ 26.817.454,00
Parcela Fixa + Parcela Variável =				R\$ 50.437.311,00

Fonte: Concorrência pública porto do recife nº 007/2011 - Tipo maior oferta: Arrendamento de Áreas Portuárias do Porto do Recife para Implantação do “Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, De Convenções e de Exposições”, 2011.

No que diz respeito às responsabilidades e investimentos do setor público pelo Porto Novo, cabe a este a reforma e exploração dos armazéns 07, 08, 10 e 11 além da construção da Sala Pernambuco, demolição do armazém 10 e construção do Museu Cais do Sertão Luiz Gonzaga, e a urbanização do entorno; que foi estimado em um orçamento de R\$ 118 milhões (cento e dezoito milhões de reais) (PORTO DO RECIFE, 2014).

Segundo release do Porto do Recife (2014), publicado pelo site do Porto do Recife, no que diz respeito aos investimentos do Terminal Marítimo de Passageiros avaliado em R\$ 26 milhões, o Governo do Estado de Pernambuco contou com auxílio de R\$ 21,8 milhões (vinte e um milhões e oitocentos mil reais) do PAC da Copa através de convênio assinado com a Secretaria de Portos (SEP), arcando com a diferença de R\$ 4,2 milhões (quatro milhões e duzentos mil reais) investidos apenas no Terminal Marítimo, além dos outros gastos relativos ao restante das instalações portuárias especificados na tabela a seguir:

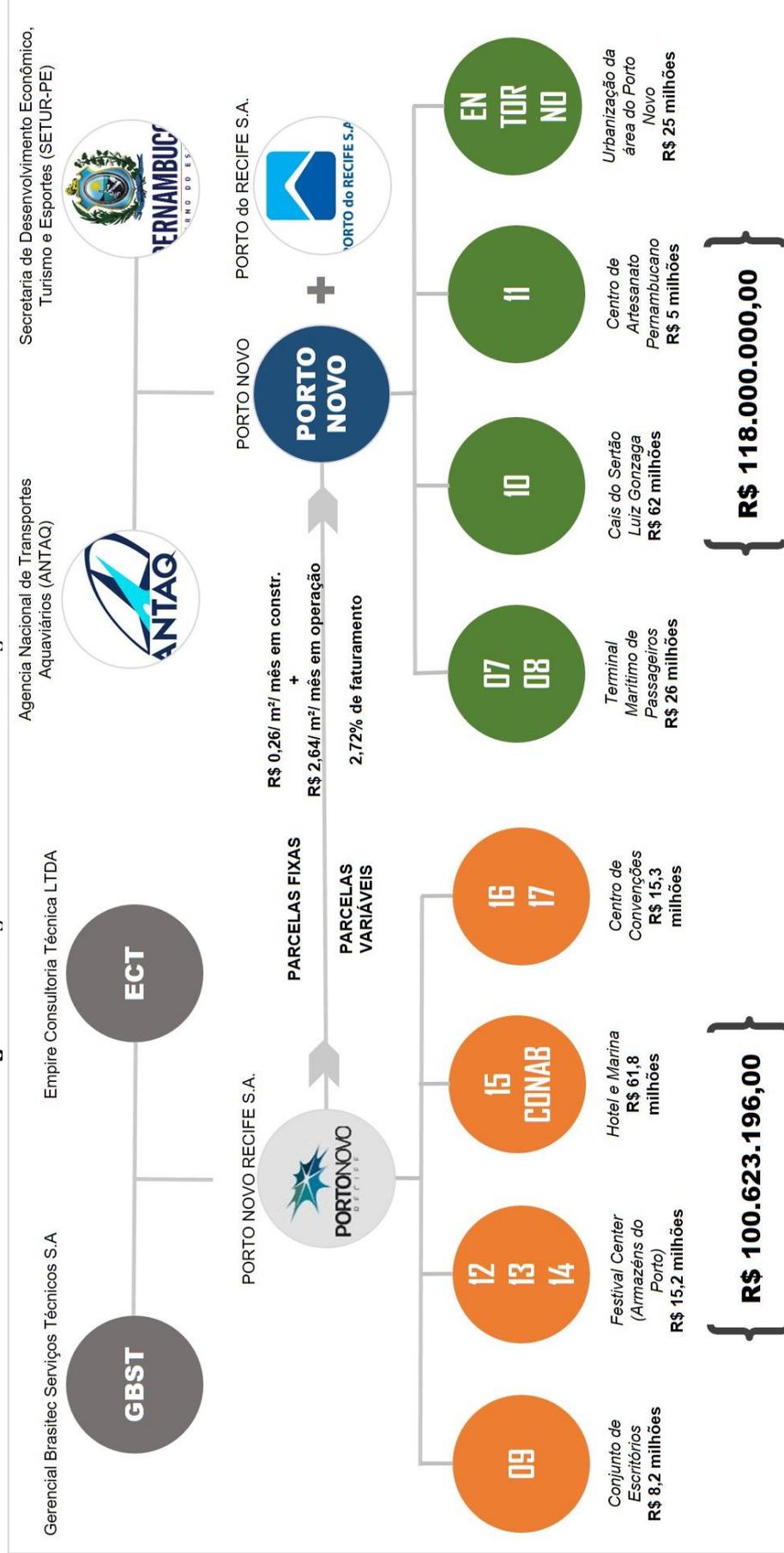
Tabela 2: Investimentos público do Porto Novo.

Destinação	Instalação Portuária	Investimentos Mínimos (em reais)
Terminal Marítimo de Passageiros + Sala Pernambuco	Armazém 07	R\$ 26.000.000,00
	Armazém 08	
	Pátio armazém 07	
Cais do Sertão Luiz Gonzaga	Armazém 10	R\$ 62.000.000,00
	Pátio armazém 10	
Centro de Artesanato Pernambuco	Armazém 11	R\$ 5.000.000,00
Urbanização da área do Porto Novo	Entorno total	R\$ 25.000.000,00
TOTAL		R\$ 118.000.000,00

Fonte: Projeto Porto Novo participa da transformação do Bairro do Recife, 2014.

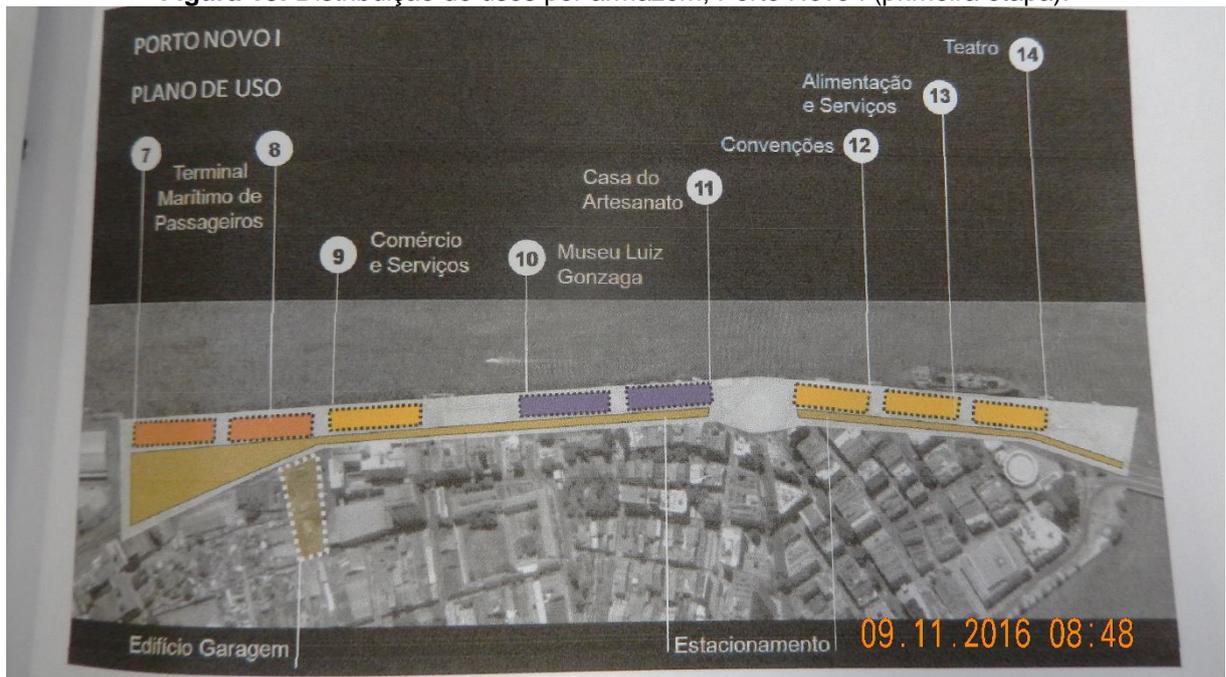
Para melhor entendimento das trocas financeiras, foi realizado um esquema de fluxos, representado pela Figura 17.

Figura 17: Diagrama de investimentos e agentes envolvidos



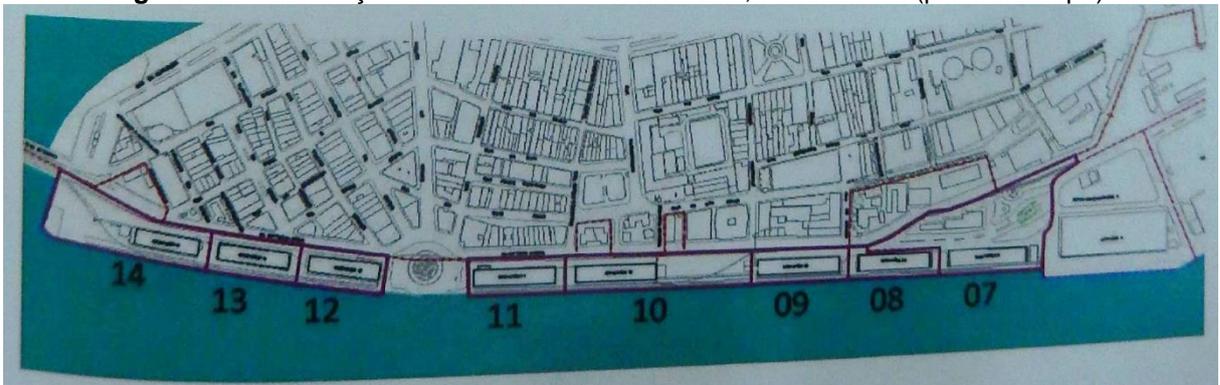
Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Figura 18: Distribuição de usos por armazém, Porto Novo I (primeira etapa).



Fonte: Memorial – Projeto de Urbanização do Porto do Recife, 2010.

Figura 19: Demarcação das áreas de cada armazém, Porto Novo I (primeira etapa).



Fonte: Memorial – Projeto de Urbanização do Porto do Recife, 2010.

Para a legalização do projeto e definição dos encargos das partes envolvidas nos projetos, foi necessário estabelecer diretrizes de desenho urbano para as áreas dos galpões, que anteriormente não apresentavam um referencial urbanístico conciso como: divisas de terreno (demonstrado na Figura 19), gabarito máximo, ocupação do solo, políticas de intervenção, salvaguarda de edificações, dentre outros elementos de interesse histórico ou cultural responsáveis pela organização arquitetônica e urbanística da cidade.

Além do que, segundo o Memorial do Projeto de Urbanização do Porto do Recife (2010), a iniciativa procurou destacar a qualidade os espaços públicos através da intervenção sobre a paisagem e contexto pré-existente do Porto do Recife, integrando e aumentando as opções de lazer, cultura, comércio, arqueologia e turismo do Bairro do Recife.

Quesitos esses obrigatórios, pois, como inserido em Zona Especial do Patrimônio Histórico-Cultural (ZEPH) pelo Plano Diretor de Recife (2008) e como bem tombado, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) estabelece em parecer técnico das propostas, fundamento legal pela Constituição Federal de 1988, Art 216, que:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Etambém do Decreto Lei nº25, de 30 de novembro de 1937, pelos:

Art. 17. As coisas tombadas não poderão, em caso nenhum ser destruídas, demolidas ou mutiladas, nem, sem prévia autorização especial do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, ser reparadas, pintadas ou restauradas, sob pena de multa de cinquenta por cento do dano causado; e

Art. 18. Sem prévia autorização do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, não se poderá, na vizinhança da coisa tombada, fazer construção que lhe impeça ou reduza a visibilidade, nem nela colocar anúncios ou cartazes, sob pena de ser mandada destruir a obra ou retirar o objeto, impondo-se neste caso a multa de cinquenta por cento do valor do mesmo objeto.

3.4. COMUNIDADE DO PILAR

Este item busca apresentar a Comunidade do Pilar, devido ao fato que é uma comunidade que está situada historicamente nas proximidades do Porto do Recife, e sua existência sempre estiveram atreladas às atividades do Porto.

Localizada no Bairro do Recife, a comunidade do Pilar, hoje faz parte do grande grupo de moradias espontâneas em situações precárias no município de Recife, detendo um dos piores Índices de Desenvolvimento Humano da cidade. Composta por aproximadamente 588 famílias, a comunidade vive desde a década de 1970 ocupando cerca de quatro quadras do antigo traçado do bairro, em habitações precárias e insalubres. (RECIFE, 2012) e (NERY, 2008)

Localizada ao lado do Porto do Recife como mostra a figura 20, em área central da cidade e de alto valor histórico, cultural e mobiliário – classificado pelo FIDEM (Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife) como “território de oportunidades”, em 1998 durante sua coordenação no Plano Diretor da Região Metropolitana do Recife – o Pilar é constantemente inserido em planos de requalificação urbana que quase nunca cumprem seus prazos e propostas, isso quando chegam a ser implantados. (NERY, 2008, p. 27)

Figura 20: Localização da operação urbana e da Comunidade do Pilar.



Fonte: Arquivo pessoal (2016), sob base de *print screen* retirado do programa Google Earth, 2016.

Em 2002, a prefeitura do Recife, em um acordo entre as gestões do Governo do Estado e do Porto do Recife, propôs a execução de um plano para a requalificação da área do Pilar, denominado de Programa de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar (PRUISCP), no qual consistia na troca do terreno entre o Porto do Recife (atual detentora das terras) por outras áreas da cidade, no intuito de manter a comunidade no mesmo local que já estava estabelecida até então há mais de 30 anos. Contudo, o programa não foi implantado, e as terras continuaram pertencendo ao Porto do Recife.

Em 2003, com o lançamento do plano do Complexo Turístico Cultural Recife Olinda – que contemplavam diretrizes de inclusão social e requalificação urbanística do Pilar – as expectativas de uma ação integrada entre as administrações municipais e estadual, que repensou o bairro a partir dos seus diferentes núcleos socioeconômicos e esferas dinamizadoras, trouxeram novamente a esperança de que a situação precária da comunidade iria melhorar. Contudo, não saindo do papel, o projeto apenas serviu de base para proposições posteriores, como foi o caso do Projeto Urbanístico Recife-Olinda, em 2007 (NERY, 2008).

Com proposta similar ao plano de 2003, o Projeto Urbanístico Recife-Olinda foi embasado também em antigas propostas que já confirmavam seu caráter de território

de oportunidades para a atração de empreendimentos – relativo principalmente ao Bairro do Recife –, como o MetrÓpole 2010, Plano Diretor de 1998, e o MetrÓpole Estratégica de 2002. E que mais uma vez, o projeto não saiu do papel e foi arquivado (FIGUEIROLA, 2006).

Correndo em paralelo, em 2007, a gestão municipal finalmente conseguiu vencer a limitação fundiária que colocou por água abaixo o Programa de Requalificação Urbanística e Inclusão Social da Comunidade do Pilar (PRUISCP) anunciado em 2002. “A cessão de uso dos terrenos onde estão os moradores do Pilar passa do Porto para a Prefeitura do Recife” possibilitou finalmente a implantação de um plano urbanístico e de desenvolvimento social (NERY, 2008, p. 26).

Orçada em R\$ 39,4 milhões (trinta e nove milhões e quatrocentos mil reais) e reajustada para R\$ 46 milhões (sessenta e quatro milhões de reais), o projeto relativo à construção de habitações populares, denominado de o Programa de Urbanização e Inclusão Social da Comunidade do Pilar contou com recursos provenientes de financiamentos através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e da Caixa Econômica Federal. Prevendo a construção de 588 habitações para as famílias do Pilar no mesmo local onde se encontram instalados, além de outros equipamentos, como uma escola de tempo integral, uma creche, um posto de saúde da família, um centro comercial que deverá abrigar pequenos serviços e serviços básicos, loja de confecção e venda de artesanatos e estrutura para rádio comunitária existente na área; o projeto também contempla toda a infraestrutura urbana básica, o restauro da Igreja do Pilar, e prevê ainda a elaboração de um plano de desenvolvimento social para os moradores (NERY, 2008, p. 26; PREFEITURA DO RECIFE, 2012).

Contudo, o problema é que, iniciado apenas em 2010, o programa se arrasta até os dias de hoje, com menos de 35% das habitações entregues e nenhum sinal dos outros equipamentos anunciados em 2000. Segundo publicação do Jornal do Comércio em agosto deste ano, o projeto que tinha previsão de conclusão em 2012, teve prazo estabelecido até o dia 30 de setembro de 2016 pelo Ministério Público para entrega da segunda etapa com 108 apartamentos. Cumprindo a intimação judicial, a quantidade de unidades entregues até agora, está totalizada em 192 apartamentos, dos quais 84 foram entregues em 2012 e o restante ao longo de 2015 e 2016.

Quanto ao restante das 396 unidades, estes não se têm nem previsão de entrega pois ainda não foram negociados com a instituição financeira. Enquanto isso, o restante das famílias que foram desapropriadas de seus imóveis, sobrevivem do auxílio-moradia a mais de 5 anos, isto é, quando conseguem sair da fila de espera para conseguir o benefício oferecido pela prefeitura do Recife. Ainda, segundo moradores entrevistados, existem pessoas que se encontram a mais de 8 anos vivendo desse auxílio, ou seja, desde antes das obras se iniciarem em 2010 (CARVALHO, 2016).

Destaca-se ainda, a relação da comunidade do Pilar com os projetos do Porto Novo e Porto Novo Recife, que tiveram suas obras iniciadas em 2012, período em que as primeiras unidades do Programa de Urbanização e Inclusão Social da Comunidade do Pilar estavam sendo entregues. Durante todo o processo de planejamento e execução do projeto, não foram identificadas ações vinculadas ao ambiente urbano do pilar nem aos seus moradores, principalmente no que diz respeito aos empregos gerados pela construção civil e durante a operação, estipulados pelos projetos (como citado no subcapítulo 3.1.); muito menos identificou-se ações sociais ou urbanísticas que possibilitassem à comunidade a integração ou apropriação dos equipamentos, mesmo que de forma indireta através da opinião dos moradores.

CAPÍTULO 4 – ANÁLISE DOS PROJETOS PORTO NOVO E PORTO NOVO RECIFE

Neste capítulo foi realizada uma análise relacionada aos novos usos e finalidades referentes aos projetos Porto Novo e Porto Novo Recife, que neste capítulo será considerado como uma única operação urbana denominada Porto Novo Recife. Para tanto, foram definidos os seguintes critérios:

- (i) Efeitos e realidade socioeconômica dos usos,
- (ii) Aceitabilidade social do projeto, e
- (iii) Investimentos financeiros realizados.

Além da observação cotidiana dos equipamentos ativos durante o período de uma semana corrida, foram coletadas também, opiniões de três grupos fundamentais envolvidas na operação urbana, sendo estes: os usuários em geral, os moradores da comunidade do Pilar, e os comerciantes formais e informais que trabalham na região. Através de entrevista informal e não estruturada aos dois últimos grupos citados, foi possível levantar dados qualitativos diretamente associados à suas experiências e sentimentos em relação ao Porto Novo Recife; além do que, a aplicação de entrevista formal através de questionário eletrônico aos usuários gerais, contribuiu para a obtenção de dados quantitativos, possibilitando a verificação de frequência e intensidade comportamentais, de atitudes e motivações do público em geral.

Para a amostragem de usuários que responderam ao questionário, contabilizou-se 51 (cinquenta e uma) pessoas, das quais 49 (quarenta e nove) são residentes da Região Metropolitana do Recife (RMR), e 2 (duas) são residentes de outros estados.

No que diz respeito às visitas ao local, estas foram realizadas diariamente durante a segunda semana de novembro deste ano, em horários específicos: pelo turno da manhã entre as 7h30 e 9h, pelo turno da tarde entre as 11h30 e 13h, e pela noite entre 19h e 23h.

4.1. EFEITOS E REALIDADE SOCIOECONÔMICA

Em relação aos novos usos determinados pelo projeto Porto Novo Recife, analisando-se a maneira com que os ambientes foram projetados e financiados, é possível observar que sua instituição essencialmente de caráter público, na verdade, em grande parte é originada de uma especificidade privada, representada tanto através da arquitetura como da administração do local. Produzidos desde seu início, no intuito de captar e gerar demandas turísticas, de lazer e de convívios sociais que geram consumo, os equipamentos propostos, por si só, se caracterizam como agentes gentrificantes; seja por seus horários de funcionamento ou pelo público alvo a que estes foram direcionados.

Dividindo-se em esferas culturais, turísticas, de serviços e comércio, foi possível organizar dentre os equipamentos entregues, quais suas especificidades em relação aos fluxos de usuários, direcionamentos de público alvo específicos e efeitos sociais que estes proporcionam no espaço intervindo. Contudo, partindo da premissa de que toda a operação urbana foi realizada em função do turismo da região, logo, todos os equipamentos serão considerados pertencentes a esfera turística, categorizando-se os equipamentos apenas diante da esfera cultural e de serviços e comércio.

Aos espaços de esfera cultural, representado pelo Museu Cais do Sertão, foi possível observar que a proposta inicial realmente teve como direcionamento a população local e turística da cidade, promovido no intuito de representar um marco arquitetônico, como mostra publicação de 2013 no site do Porto do Recife, o equipamento atualmente está passando por reforma de ampliação, inviabilizando a este trabalho a análise *in loco*. Restringindo-se a notícias publicadas e aos resultados das entrevistas, pode-se constatar que:

x Assumido por nova gestão da Fundação Gilberto Freyre em 2016, o museu passou a funcionar em horário diferenciado a partir de janeiro deste ano, ficando aberto de terça a domingo, das 11h às 17h; podendo-se afirmar que grande parte do fluxo turístico é perdido, pois o período da manhã foi observado como período de maior presença de turistas da região;

☐ Com valores de entrada em preços acessíveis (R\$ 8 inteira, R\$ 4 meia), o museu disponibiliza também entrada gratuita às quintas-feiras, aumentando assim, o acesso do equipamento à população de baixa renda;

x Quanto aos efeitos sociais, considerou-se positiva a criação de um espaço que possibilitou o acesso à cultura e informação da população em geral;

Aos espaços de serviço e comércio, caracterizados pelos Armazéns do Porto (armazéns 12 e 13) e pelo Centro de Artesanato de Pernambuco, foi possível observar que:

x Embora o horário de maior concentração de atividade turística tenha sido observado pelo período da manhã, o único equipamento que se encontra aberto para visitação neste período é o Centro de Artesanato, e este apenas os salões de artesanato, pois nem os restaurantes do mesmo armazém funcionam pela manhã; funcionando de segunda a sábado de 8h às 19h e aos domingos de 8h às 16h. No entanto, o que foi observado em relação ao fluxo de usuários no equipamento, é que grande parte dos turistas que vão ao bairro, estão em grupos de excursão nos quais apenas permanecem na praça do marco zero por curto período de tempo, e nem sequer adentram no equipamento. Poucas são as exceções.

Segundo funcionaria que trabalha a quatro anos no Centro de Artesanato, o fluxo de visitas aos domingos é maior, embora que no primeiro ano de funcionamento a quantidade de usuários era bem mais superior do que atualmente;

Já em relação aos Armazéns do Porto, estes funcionam de segunda à quarta, das 11h até geralmente 0h, de quinta a sábado de 11h até geralmente 03h e aos domingos, de 10h até geralmente as 22h (pois como é composto por várias lojas e restaurantes, cada unidade possui um horário específico de encerramento). Com horários específicos de maior atratividade, os restaurantes têm melhor atividade comercial nos horários de almoço e à noite, embora os fluxos sejam variáveis de acordo com os dias da semana e com os restaurantes, conforme mostra

Tabela 3.

Tabela 3: Tabela de fluxo de pessoas para os Armazéns do Porto, acordo com horários estabelecidos.

DIAS DA SEMANA	HORÁRIO DE OBSERVAÇÃO DE 11h ÀS 13h	HORÁRIO DE OBSERVAÇÃO DE 19h ÀS 23h
SEGUNDA E TERÇA	Fluxo médio	Fluxo baixo *
QUARTA	Fluxo médio	Fluxo médio *
QUINTA E SEXTA	Fluxo médio	Fluxo alto *
SÁBADO	Fluxo baixo	Fluxo alto *
DOMINGO	Fluxo baixo	Fluxo médio *

Parâmetros:

- Fluxo baixo corresponde aproximadamente a capacidade menor que a metade dos restaurantes;
- Fluxo médio corresponde a aproximadamente metade da capacidade dos restaurantes;
- Fluxo alto corresponde aproximadamente a capacidade maior que a metade dos restaurantes;

* Restaurantes específicos como o Rock & Ribs e o Bar da Devassa, possuem fluxo de médio a alto todos os dias da semana.

Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

x Voltado principalmente para a comercialização de artesanato, o Centro de Artesanato de Pernambuco reúne obras de vários artesões do Estado, além de possuir restaurantes em sua estrutura interna, voltada para os visitantes. Seu público alvo anunciado, dirige-se para a população recifense e para os turistas, embora que conforme foi observado, de acordo com os preços estabelecidos para os produtos, fica muito mais evidente que seu consumidor final sejam pessoas de classe média a alta.

Com a maioria dos bares e restaurantes pertencentes a redes nacionais de franquias, o Armazéns do Porto foi voltado principalmente para o usufruto de turistas e população local de poder socioeconômico mais alto, principalmente jovens de classe média a média-alta. Embora que devido à queda do consumo desses locais e para se fazer cumprir a demanda necessária de lucros, os investidores têm se voltado cada vez mais para os usuários do bairro, ou seja, para quem trabalha nas proximidades. Segundo gerente entrevistado de um dos restaurantes, que assumiu o cargo há 5 meses através do repasse do antigo proprietário, após sua chegada, procurou estabelecer maior publicidade nas redes sociais para seu restaurante, além de adotar promoções de refeições para horários comerciais.

x Quanto aos efeitos sociais, considerou-se que tanto o Cento de Artesanato de Pernambuco quanto o Armazéns do Porto, embora tenham perdido grande parte da

popularidade concebida no primeiro ano de ativação, ainda assim são equipamentos extremamente seletivos e exercem grande influência de caráter segregador para com os usuários do bairro. Fato disso, encontra-se na distinção de quem frequenta os espaços públicos x os espaços privados, no qual claramente se evidencia o grupo socioeconômico a qual pertencem, como sendo, respectivamente, pessoas de classe baixa x pessoas de classe média a média-alta.

Setorizado através de uma barreira física facilmente cognoscível e propriamente arquitetônica, pode-se observar na Figura 21 e Figura 22, a realidade de um domingo (dia que se tem mais usuários nos ambientes públicos, no período noturno), onde a praça se encontra com alta concentração de pessoas, enquanto que na orla, não se vê igual ou relativa quantidade, pois quem passa por ali, já tem destino direcionado aos restaurantes.

Figura 21: Orla ao lado do Armazém 12 - Domingo 13/11/2016.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Figura 22: Praça do Marco Zero. Em frente, Centro de Artesanato de Pernambuco - Domingo 13/11/2016.



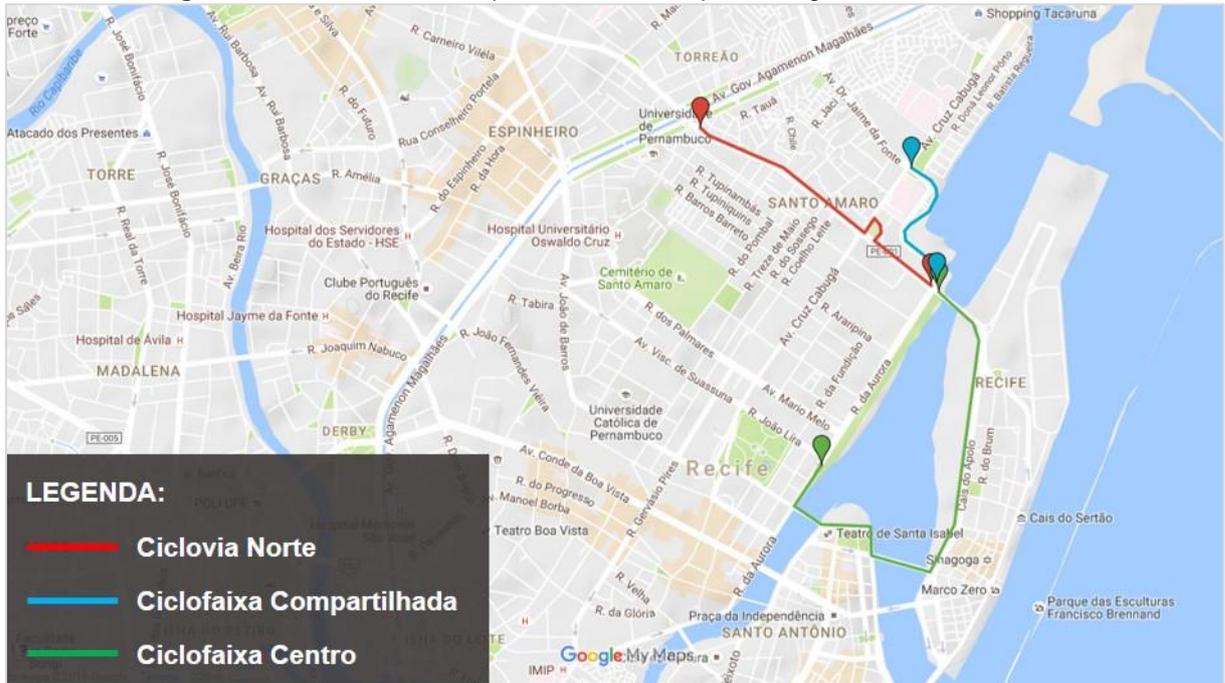
Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Nas raras exceções em que os locais públicos estão sendo ocupados por grupos de classe média e média-alta, este fato deve-se exclusivamente ao uso de atividades esportivas, especificamente a bicicleta, voltada para o turismo e lazer. Como é o caso dos domingos e feriados (verificar Figura 23 e Figura 24), quando a concentração de pessoas praticando esta atividade é relativamente alta devido às Ciclofaixas Operacionais que interligam o Bairro do Recife, diretamente à zona norte do Recife, onde se situam os bairros da Jaqueira, Casa Forte, dentre outros bairros de alto padrão econômico da cidade, como pode-se notar na figura 23, com a ciclovia norte e a ciclofaixa centro.

Questionando esta situação aos moradores da comunidade do Pilar, um morador entrevistados que respondeu não utilizar as ciclofaixas para atividades de lazer, explicou que em sua situação não se sente confortável suficiente para sair de casa com sua bicicleta simples e participar de uma atividade de alto padrão, no qual as pessoas que ali frequentam, claramente fazem parte de uma realidade econômica melhor que a sua. O que de fato surpreende, pois mesmo se localizando a menos de

300m da comunidade e sendo caracterizada como atividade pública e de fácil acesso, ainda possui fortes barreiras segregantes.

Figura 23: Sistema de transporte alternativo que interliga o Bairro do Recife.



Fonte: *Print screen* retirado do site do Google maps, 2016.

Figura 24: Orla lateral ao Armazém 12 - grande quantidade de bikes no local.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Além do mais, a presença constante de seguranças privados na região, assim como a fiscalização e proibição de ambulantes e equipamentos de lazer como skates, patins e patinetes na orla, que já existiam antes da intervenção urbana (ver Figura 25); apenas expressam as exigências impostas pelo tipo de público alvo pagante, fazendo com que estes ali cheguem facilmente sem serem abordados ou que se depararem com situações de uma realidade socioeconômica inferior, que é predominante no bairro.

Figura 25: Restrições área da orla.



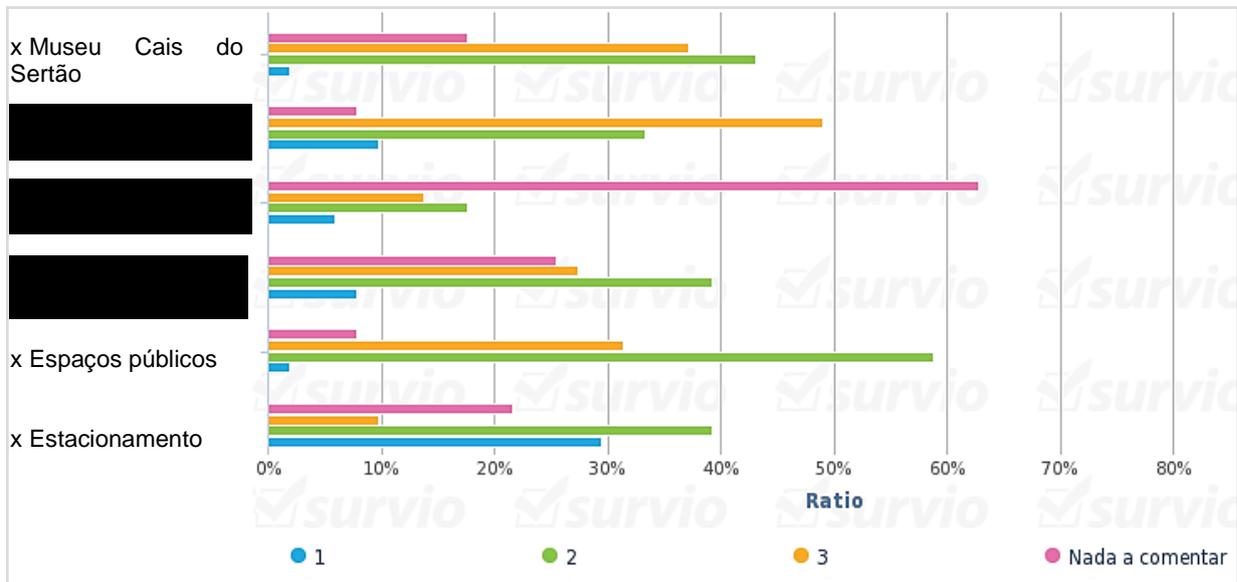
Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

4.2. ACEITABILIDADE SOCIAL DO PROJETO

Com a soma do que foi observado pessoalmente no local e através de pesquisa direta (por meio de questionário eletrônico) às pessoas que frequentam ou já frequentaram o Porto Novo Recife, foi possível estabelecer a relação dos usuários com o empreendimento. Das 51 pessoas que responderam o questionário, mostraram ser em sua maioria residentes da Região Metropolitana do Recife (RMR), dividindo-se em 22 residentes de municípios periféricos à Recife (43%), 27 residentes de Recife (53%) e 2 residentes de outros estados (4%).

Em aspectos gerais a entrevista mostrou resultados positivos quanto à satisfação dos usuários ao novo empreendimento. Quando perguntado pelo grau de satisfação, (sendo 1-ruim, 2-regular e 3-excelente), os bares e restaurantes em especial, tiveram a maior aprovação dentre os outros espaços, com 49% das respostas como sendo excelente. Já os espaços públicos, com 58,8% dos votos, ficaram em primeiro lugar em relação à satisfação regular, juntamente com outros espaços nos quais a avaliação regular foi prevalecte, como o Centro de Artesanato (com 30,2%), o estacionamento (também com 30,2%), e o Museu Cais do Sertão, que embora tenha apresentado níveis quase proporcionais entre excelente (37,3%) e regular (43,1%), ainda assim prevaleceu a opinião regular. Quanto ao Terminal Marítimo de Passageiros, poucas pessoas afirmaram ter frequentado o ambiente, resultando em poucas opiniões, das quais a satisfação regular prevaleceu dentre estas, com 17,6%. A seguir, o gráfico de barras horizontal, mostra a proporção de votos em relação ao grau de satisfação de acordo com os espaços descritos:

Gráfico 1: Resultado da pesquisa - Grau de satisfação sobre os usos do Porto Novo Recife.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Com o percentual mais alto dentre as avaliações de satisfação ruim, o estacionamento com 29,4% das respostas, mostra que o equipamento além de ter sido alvo de inquérito civil, em relação a irregularidades na execução do projeto, reflete na opinião

pública sobre sua aceitação social. Proposto originalmente como mirante e espaço verde de uso público localizado no “teto” da edificação, não só foi desconsiderado o projeto aprovado, como foi elaborado um segundo projeto, no qual transformou a área em local de estacionamento com vista privilegiada para o mar, como mostra Figura 26 e Figura 27. Atualmente, o local pavimentado, demarcado e com vagas numeradas; já está funcionando como como estacionamento, além de permitir o uso deste para atividades como camarotes em épocas festivas do ano, eventos e shows de grande porte, como mostra a Figura 28.

Segundo depoimento de produtor cultural Roger de Renor, citado em reportagem da do Diário de Pernambuco (2015), que retrata sua insatisfação e a de muitos outros usuários, ele diz: “Me chateio em ver a cidade sendo loteada. Aquilo não é uma arena de shows, nem deveria ser estacionamento, temos locais para isso. Aquilo é o melhor lugar da cidade”. O produtor ressalta ainda a dificuldade de se promover eventos culturais de pequeno porte, que levam artistas da própria cidade e são abertos ao público, como é o caso do Som na Rural. Diz ainda que para promover o este evento, ele precisa dar entrada na prefeitura com um projeto, tirar licenças e ir na DIRCON; para apenas com uma semana de antecedência do evento, liberar-se ou não a autorização; enquanto que artistas endinheirados e “sem nenhuma ligação com a vocação artística da cidade” têm muito mais facilidade de promover esses eventos.

Figura 26: Perspectiva de projeto inicial para praça e mirante ao lado do Armazém 14.



Fonte: Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010, 2012.

Figura 27: Situação atual do teto do estacionamento, com estrutura para show sendo montada.



Fonte: Diário de Pernambuco, 2015.

Figura 28: Camarote Parador Itaipava realiza show no estacionamento.



Fonte: Diário de Pernambuco, 2015.

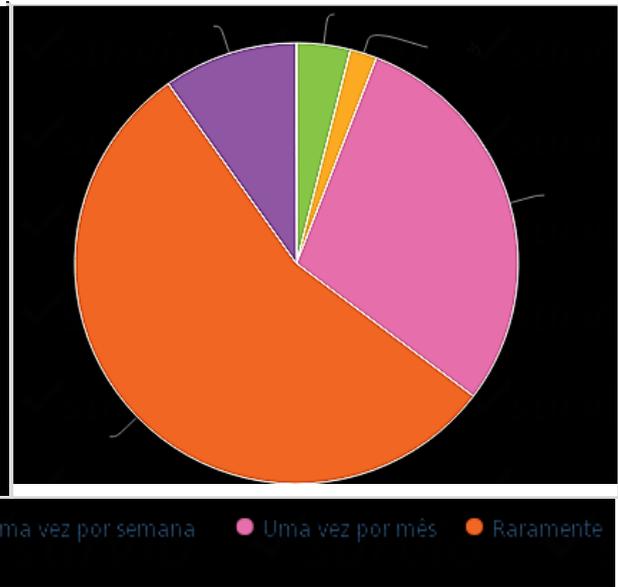
No que diz respeito à frequência em que as pessoas utilizam os equipamentos, notou-se que mais da metade de quem respondeu a pesquisa, vai ao Porto Novo Recife raramente (52%), número equivalente a quantidade de pessoas que também frequentam raramente o Bairro do Recife para atividades culturais e de lazer (54,9%), como mostram o Gráfico 2 e Gráfico 3.

Gráfico 2: Resultado de entrevista – Frequência de utilização do Porto Novo Recife.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Gráfico 3: Resultado de entrevista – Frequência de utilização do Bairro do Recife para atividades de cultura e lazer.

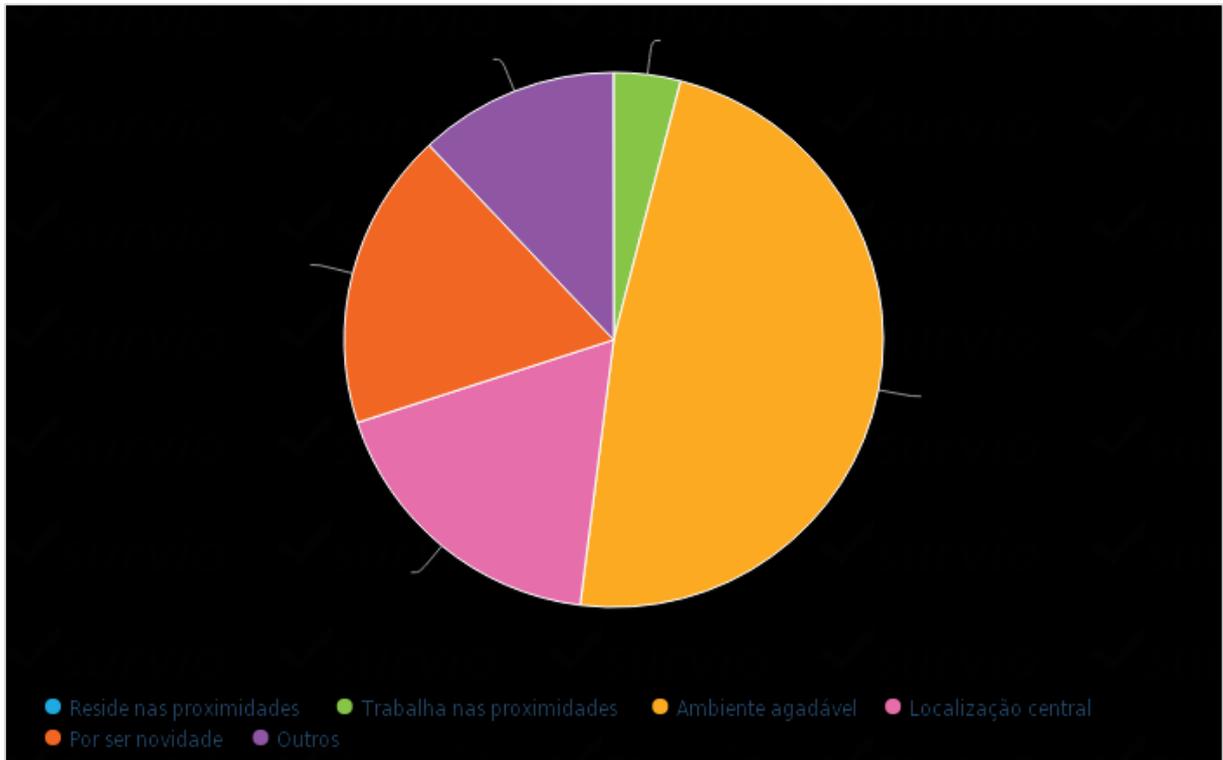


Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

No entanto, para explicar a relação entre a alta aceitabilidade e a pouca frequência de utilização dessas pessoas, três questões de extrema importância precisam ser respondidas: 1) Qual a relação dos entrevistados com espaços públicos culturais e de lazer; 2) Por quais motivos frequentam ou já frequentaram o Porto Novo Recife; e 3) Quais as expectativas e realidades em relação às mudanças que o projeto proporcionou.

Quanto a relação das pessoas com os espaços públicos da cidade, o resultado constatou que grande parte delas costumam frequentar estes espaços para atividades culturais e de lazer. Logo, não seria um problema cultural, por assim dizer, pois acredita-se que a afinidade dos entrevistados com os equipamentos públicos é razoável.

Gráfico 4: Resultado de entrevista – Motivos pelos quais frequenta ou já frequentou as instalações do Porto Novo Recife?



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Já de acordo com os motivos pelos quais os entrevistados responderam ter frequentado o Porto Novo Recife (Gráfico 4), os índices de menores valores de resposta possibilitaram compreender a relação entre essas pessoas, o Porto Novo Recife e o Bairro do Recife, por assim dizer. Contendo apenas duas pessoas que trabalham nas proximidades e nenhuma que reside nas proximidades, o restante dos entrevistados justificou apenas frequentar o local por se tratar de um ambiente agradável, seguido respectivamente das alternativas relativas à novidade dos novos atrativos, da localização central, e ainda por outros motivos que foram respondidos em pergunta aberta, todos estes se tratando de atividades turísticas.

Partindo do fato de que a maior parte dos entrevistados não convivem constantemente no ambiente, pode-se afirmar que como usuário eventual dos espaços, torna-se mais difícil assimilar fatores negativos agregados ao ambiente. Principalmente quando apenas se frequenta uma infraestrutura totalmente voltada e equipada para agradar o máximo possível seus consumidores. Como mencionado no subcapítulo 4.1. a realidade mascarada por regras e segurança reforçada do local, é uma condição

fundamental adotada pelos investidores, para que assim se crie um sentimento de agradabilidade entre o produto oferecido e seu público alvo.

A prova desse fato está contida nas respostas das duas únicas pessoas que afirmaram trabalhar nas proximidades, nos quais apresentaram:

x Baixa satisfação em relação aos equipamentos, principalmente dos bares e restaurantes;

x Com o anuncio do projeto, esperavam que existissem mais opções de eventos e lazer, mais opções de serviços, mas que eles não os utilizariam; assim como maior valorização do local e maior movimentação de pessoas. Opiniões estas que permaneceram quando questionados o que achavam que realmente mudou depois que os equipamentos foram inaugurados;

x E ambos acham um pouco provável recomendar a quem não conhece a cidade, o Porto Novo Recife para passeio ou utilização de seus serviços.

Enquanto que as que responderam frequentar o Porto Novo Recife por ser um ambiente agradável (48%), apresentaram:

x Alto grau de satisfação em relação aos bares e restaurantes, do museu e do centro de artesanato (em ordem decrescente de respostas); possuindo até mesmo satisfação dos espaços públicos quase equivalentes entre excelente (41,7%) e regular (45,8%);

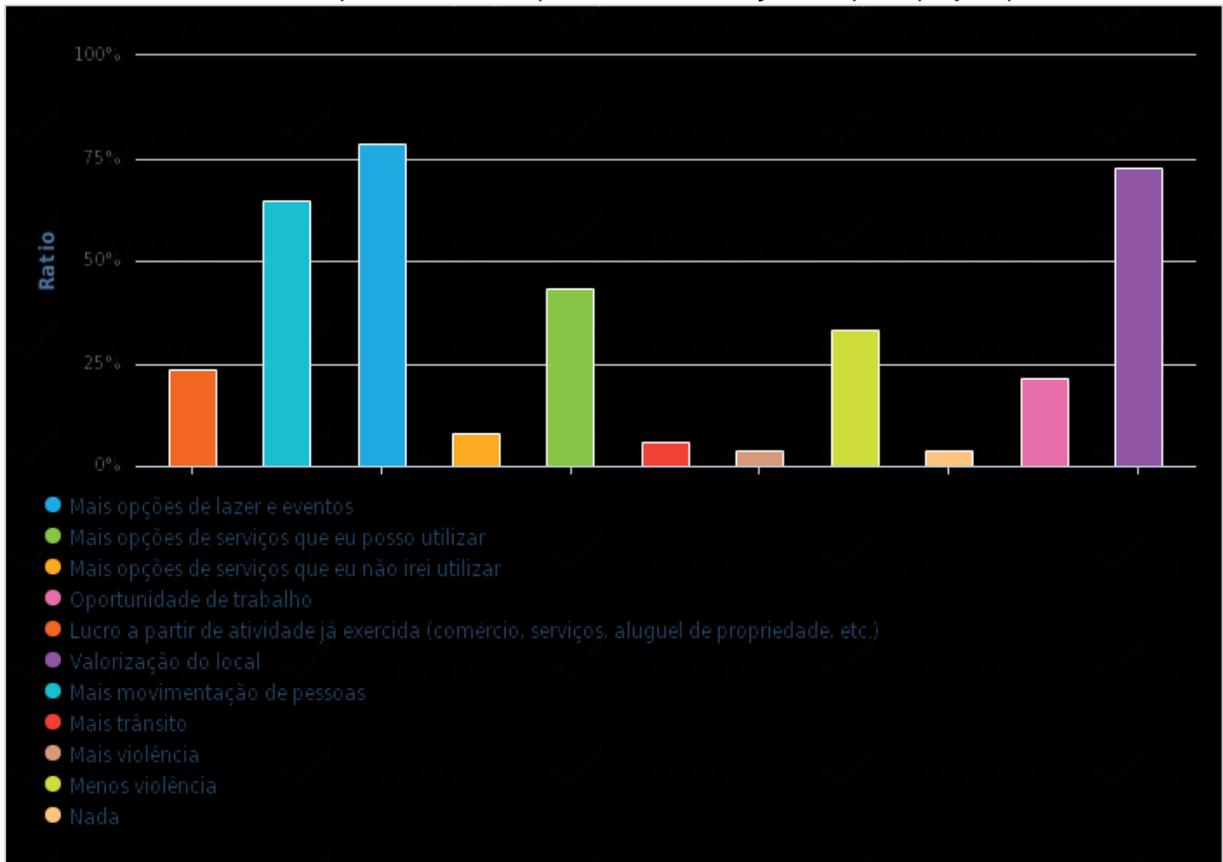
x Com o anuncio do projeto, esperavam mais opções eventos e lazer, a valorização do local, mais opções de serviços nos quais eles utilizariam e mais movimentação de pessoas. Opiniões estas que permaneceram quando questionados o que achavam que realmente mudou depois que os equipamentos foram inaugurados;

x E maioria, com 54,2%, acham extremamente provável recomendar a quem não conhece a cidade, passear ou utilizar os serviços do Porto Novo Recife; seguido de 37,5% dos que acham provável e 8,3% que acham um pouco provável recomendar.

Dentre as expectativas de mudanças e as percepções do que realmente mudou depois que primeira etapa do projeto foi inaugurado, pode-se afirmar que os pontos que mais sofreram reduções mais expressivas de opiniões, foram: a diminuição de

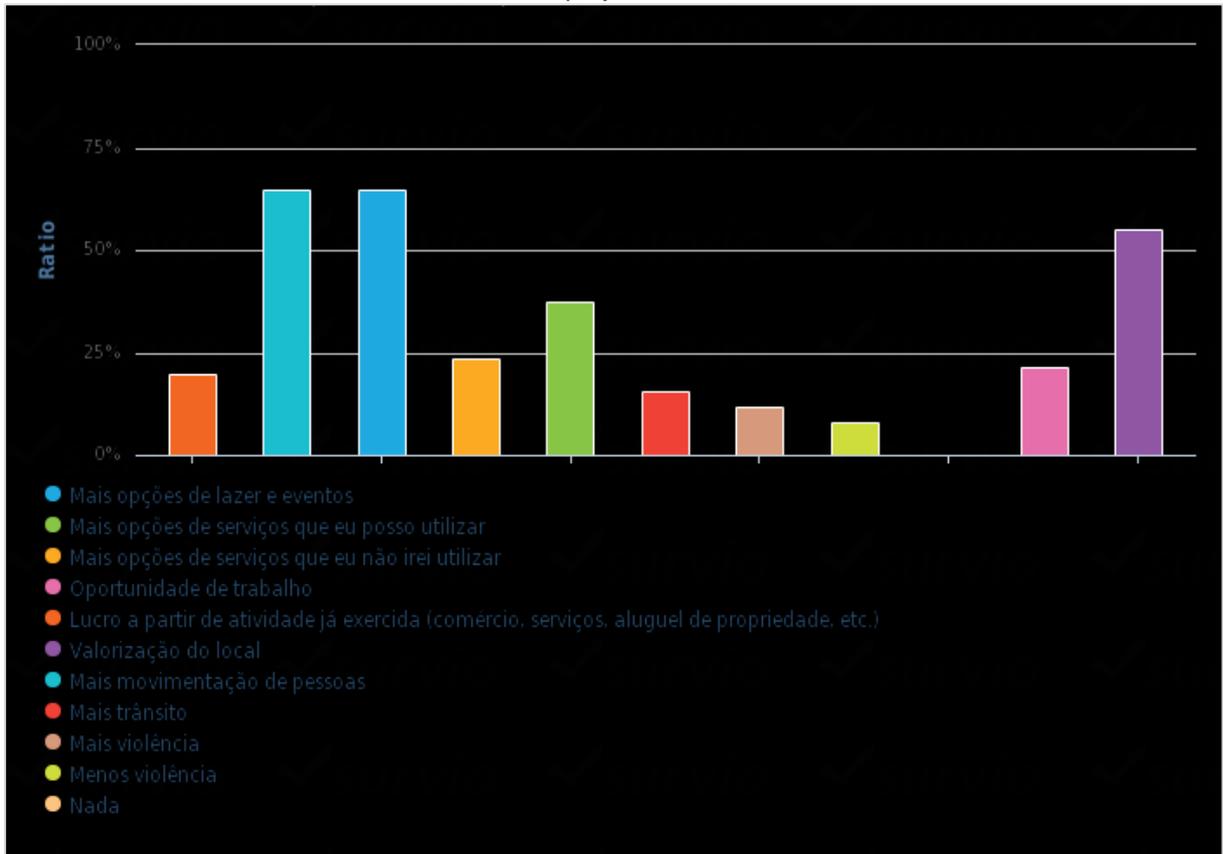
violência, a valorização do local e a perspectiva de mais opções de lazer e eventos; quanto aos pontos que sofreram aumentos mais expressivos, limitou-se às opções de serviços nos quais os entrevistados acharam que não utilizariam (conferir Gráfico 5 e Gráfico 6).

Gráfico 5: Resultado de questionário – Expectativas em relação ao que o projeto poderia mudar.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Gráfico 6: Resultado de questionário – Realidades do que acha que realmente mudou depois do projeto.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Com 13 votos de diferença, a redução da expectativa de diminuição da violência após a intervenção na região, se torna um dos pontos mais críticos em relação a efetividade da intervenção. Baseando-se pelo fato de se tratar de uma área desfuncionalizada e sem algum tipo de uso que não a obsolência, era de se esperar que a natureza interventiva do projeto Porto Novo Recife trouxesse consigo propostas que suprissem tanto a falta de usuários quanto a insegurança da região. Contudo, a partir do momento em que notícias como arrastões (ver Figura 29 a Figura 32) e constantes relatos de violência passam a se tornar habituais, mesmo com policiamento constante na área; passa-se a questionar a efetividade da intervenção, que teve não apenas como objetivo a reativação de uma área sem função, mas também o aumento da valorização dos equipamentos e espaços públicos já existentes no bairro, como foi relatado no capítulo 3.

Figura 29: Recorte de matéria publicada online no dia 14/11/2016.



Fonte: Diário de Pernambuco, 2016

Figura 30: Recorte de matéria publicada online no dia 07/11/2016.



Fonte: JC online, 2016.

Figura 31: Recorte de matéria publicada online no dia 04/11/2016.



Fonte: portal FolhaPE, 2016.

Figura 32: Recorte de matéria publicada online no dia 31/10/2016.



Fonte: TV Jornal, 2016.

Além do mais, a grande quantidade de policiais mobilizados para a área devido à constância dos eventos aos domingos, citados pelos recortes de notícias da Figura 29 a Figura 32, até então, não impedem que as ações aconteçam. Prova disso se encontra no registro das visitas referentes ao dia 13 de novembro de 2016, entre as 20h e 22h; no qual o efetivo de policiais existente – não apenas na área do Porto Novo Recife, mas no bairro inteiro –, equivalia aproximadamente a 1 policial para cada 3 pessoas comuns ali presente. Além de contar com a presença de diferentes OMEs (Organização Militar Estadual), tais como o Batalhão de Choque (BPCHOQUE), Rádio Patrulha (BPRp), Companhia de Meio Ambiente (CIPOMA), cavalaria (RPMon) e policiais da atividade meio (do setor administrativo) da Polícia Militar de Pernambuco (PMPE), que podem ser observados na Figura 33, Figura 34 e Figura 35.

Figura 33: Parte de frota de policial em frente aos armazéns 12 e 13, em 13 nov. 2016 (domingo) às 20h25.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Figura 34: Policiamento na Praça do Marco Zero em 13 nov. 2016 (domingo) às 20h25.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Figura 35: Policiamento no entorno da Praça do Marco Zero em 13 nov. 2016 (domingo) às 20h25.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016.

Toda essa mega mobilização de segurança para o local, não impediu que se promovessem confusão pelas ruas do bairro, como mostra o recorte da notícia publicada pelo site do Diário de Pernambuco do dia 14 de novembro de 2016 (Figura 29). Além do que, apenas a presença dos agentes de segurança no local, já delata uma realidade que tanto é evitada pelo empreendimento, para seu público alvo.

4.3. INVESTIMENTOS FINANCEIROS REALIZADOS

Em relação aos investimentos financeiros realizados, e dos acordos e contratos mencionados no capítulo 3, ainda que economicamente positivo ao poder público, não podemos deixar de questionar quais os critérios de escolha das gestões públicas, que priorizam investimentos em áreas como o Porto do Recife, voltada para a economia, turismo, lazer e esportes, ao mesmo tempo em que necessidades básicas de moradia, localizadas ao lado do empreendimento são negligenciadas a mais de 40 anos.

Ainda que se tenha conhecimento de que as decisões e investimentos para cada caso corram em esferas políticas diferentes, não justifica a discrepância dos valores investidos ou impossibilita tais esferas de trabalharem a partir de políticas públicas

articuladas que vinculem aos projetos de grande impacto benefícios ou, que ao menos, não proporcionem efeitos negativos nem eleve a marginalização da população mais desfavorecida, que por sinal, no caso dos projetos Porto Novo e Porto Novo Recife, já estava estabelecida no local há mais de 40 anos antes dos projetos serem anunciados.

Comparando aos investimentos de habitação, realizados pelo Programa de Urbanização e Inclusão Social da Comunidade do Pilar, com os investimentos públicos do Porto Novo, podemos ressaltar que:

- x Ambas tiveram investimentos federais, especificamente do Programa de Aceleração e Crescimento (PAC);
- x Em valores, os poderes públicos gastaram para o Porto Novo R\$ 118 milhões, dos quais R\$ 96,2 milhões foram de responsabilidade do Estado de Pernambuco; e para o Programa de Urbanização e Inclusão Social da Comunidade do Pilar R\$ 62 milhões até o momento, pois
- x O projeto tem finalizado apenas 35% das habitações, ou seja, menos de 1/3 do programa total, em um período de aproximadamente 15 anos; enquanto que o Porto Novo já possui cerca de 80% do seu projeto finalizado, num período de aproximadamente 5 anos.

A longo prazo, certamente, o investimento final da urbanização do Pilar, ultrapassará a receita do Porto Novo; impactando, no entanto, no prolongamento do tempo de finalização do programa. Será esse o custo que essas pessoas vivendo em situações precárias devem pagar? Acredita-se que muito pelo contrário.

O retrato que é visto hoje no Bairro do Recife é de que claramente a implantação do Projeto Porto Novo e Porto Novo Recife apenas estabeleceu relações de integração aos setores economicamente ativos da região, não integrando a população na tomada de decisões quanto ao projeto e muito menos ao período de operação, o que poderia gerar melhor qualidade de vida aos moradores que ali residem, além de criar uma identidade com a comunidade.

Quanto a geração de empregos, estimados para a o período de construção em 1.620, e em período operacional por mais de 2.664, vale ressaltar que dos entrevistados da

comunidade, poucas pessoas afirmaram conhecer algum morador que trabalhasse em algum dos armazéns, apenas dois dos quais foram citados, trabalham executando atividades de serviços gerais. Sendo que maior parte moradores entrevistados que afirmaram trabalhar na região, são comerciantes ambulantes e barqueiros que trabalham com a travessia de pessoas da Praça do Marco Zero para o Parque das Esculturas. Além do mais, vale ressaltar que parte considerável dos trabalhadores entrevistados – tanto formais, quanto informais –, eram residentes de municípios vizinhos das regiões norte e oeste da Região Metropolitana do Recife, como Camaragibe, São Lourenço da Mata e Olinda.

A exclusão da comunidade do Pilar se deu de forma tão acentuada, que até por meio das campanhas publicitárias em que mostravam perspectivas aéreas do Bairro do Recife, a região ocupada pela comunidade, era a única que não estava representada devidamente; muito menos através dos prometidos habitacionais do Programa de Urbanização e Inclusão Social da Comunidade do Pilar. Por meio do uso de uma tarja cinza, o local é representado como espaço livre e pavimentado, como mostra Figura 36; isso quando não se utilizam (principalmente nos vídeos), de ângulos de visão que permitam que a edificação da fábrica do pilar (barreira física visual existente entre a Igreja do pilar e a Av. Alfredo Lisboa) encubra a comunidade, como mostra Figura 37, Figura 38 e Figura 39.

Figura 36: Material publicitário do Porto Novo Recife.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016; trabalhado sob imagem do *site* do Porto Novo Recife, s/ ano.

Figura 37: Vista aérea de bloqueio visual Porto Novo Recife - Comunidade do Pilar.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016; trabalhado sob *print screen* retirado do programa Google Earth, 2016.

Figura 38: Vista terrestre de bloqueio visual da Comunidade do Pilar a partir de Av. Alfredo Lisboa.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016; trabalhado sob *print screen* retirado do site Google Maps, 2016.

Figura 39: Vista terrestre de bloqueio visual da Comunidade do Pilar a partir de R. Bernardo Vieira de Melo.



Fonte: Arquivo pessoal, 2016; trabalhado sob *print screen* retirado do site Google Maps, 2016.

A partir dos fatores analisados neste capítulo, torna-se possível afirmar que a utilização do Porto Novo Recife, principalmente dos armazéns com serviços e

comércio, inicialmente foi voltada muito mais para a atividade turística do que para os próprios moradores do Recife e Região Metropolitana, se tornando claramente perceptível que a popularidade aderida ao projeto tenha sido muito mais em seu primeiro momento de inauguração do que nos dias atuais.

Outro fator que contribui diretamente para os baixos níveis de frequência e diminuição de popularidade dos novos equipamentos, deriva-se principalmente do direcionamento de público alvo para o qual o projeto foi desenvolvido, atraindo principalmente jovens de grupos de classe social média a média-alta. Trazendo como consequência da queda de consumo e aceitabilidade dos equipamentos, o redirecionamento de público alvo, especialmente em horários específicos através de estratégias comerciais e publicidade se fez necessário, de forma que estes não inviabilizassem o uso do equipamento pelo seu público alvo inicial em outros horários.

Figura 40: Armazéns Club - Clube de vantagens para cadastrados.

The screenshot shows the website for 'Armazéns do Porto' with a navigation menu at the top. The main banner is for the 'Armazéns Club', featuring a circular logo with various icons and the text 'VÁRIOS DESCONTOS E VANTAGENS PARA VOCÊ QUE É DO CLUB'. Below this is a registration form with three input fields: 'Digite seu email *...', 'Digite seu nome...', and 'Digite seu sobrenome...'. To the right of the form is a Facebook post from 'FACEBOOK' showing a group of people and the text 'Se você perdeu a passagem da cantora Anitta pelo Armazéns do Porto, no bairro do Recife, assista esse vídeo e veja como...'. The page is decorated with colorful icons like a wine glass, a musical note, and a red lip.

Fonte: *Print screen* retirado do *website* Armazéns do Porto, no Facebook, 2016.

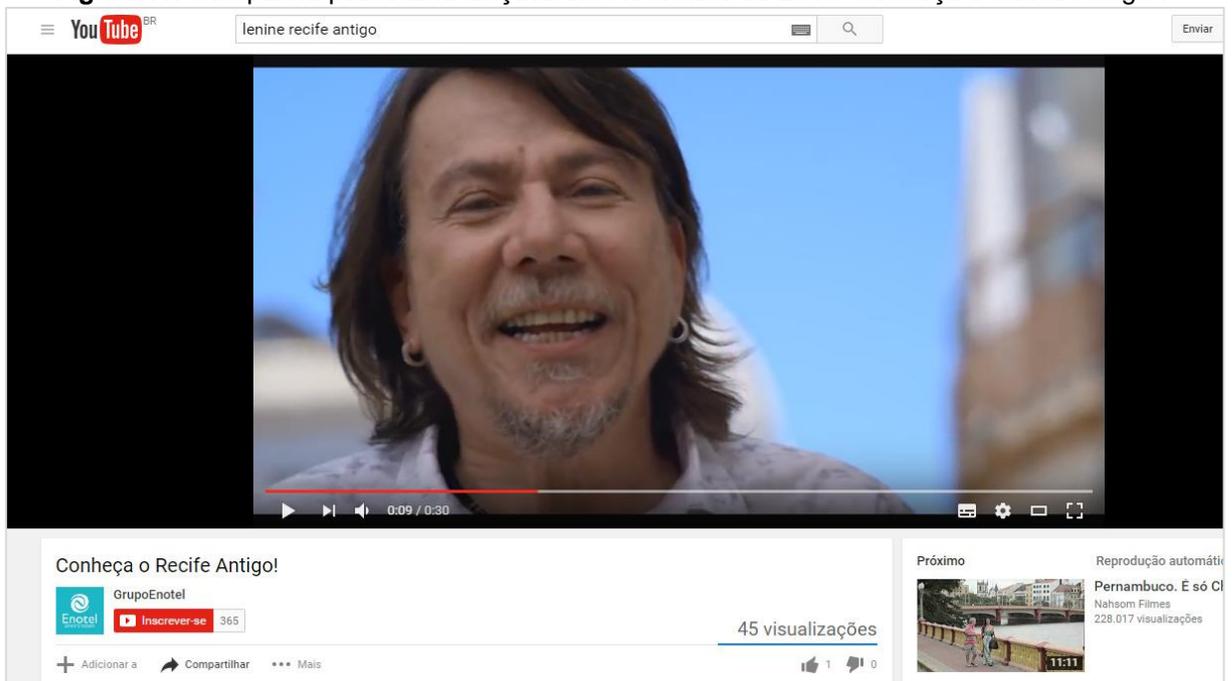
Ainda, deve-se destacar a influência dos fatores externos, como o modismo cultural e as tendências, bastante influentes no contexto mercantilista da cultura, turismo e lazer da cidade do Recife; que também contribuem para que, com o passar do tempo, outros

polos de atração econômica sejam colocados em foco, à medida que se vão gerando demandas intencionais. Confirmando a teorização de Arantes (et. al., 2000), no qual através da prática administrativa empresarial, que implanta estratégias do setor privado na gestão de políticas urbanas, cria-se então, status e competitividade entre os vários setores da mesma cidade.

Tanto é, que com o passar do tempo, fez-se necessidade de investir cada vez mais em campanhas publicitárias para promover a imagem desses ambientes. No Porto Novo Recife, como tal, por meio da Empetur (Empresa de Turismo de Pernambuco), foi anunciado no início do mês de novembro pela SETUR-PE (Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer de Pernambuco), a nova campanha institucional sobre o Bairro do Recife, no qual mostrou o cantor e compositor Lenine para estrelar o comercial, explorando “potencialidades e belezas” dos postos turísticos locais. A campanha além de ser veiculada na TV aberta, também tem espaço na internet, rádios e em salas de cinema da Região Metropolitana do Recife (RMR) (SETUR-PE, 2016).

A seguir, imagens de campanha e publicidade do local:

Figura 41: Campanha publicitária lançada em Novembro de 2016 “Conheça o Recife Antigo”.



Fonte: *print screen* retirado do site YouTube, canal GrupoEnotel, 2016.

Figura 42: Publicidade em redes sociais.

The image is a screenshot of a Facebook page for 'Armazéns do Porto'. At the top, the Facebook logo is on the left, and login fields for 'Email ou telefone' and 'Senha' are on the right, with an 'Entrar' button and a link for 'Esqueceu a conta?'. The page header includes the profile picture (a red square with the 'ARMAZÉNS DO PORTO' logo) and the name 'Armazéns do Porto' with the handle '@armazensdoporto'. A navigation menu on the left lists 'Página inicial', 'Sobre', 'Fotos', 'Avaliações', 'Curtidas', 'Siga nosso Instagram', 'Vídeos', and 'Publicações', with a 'Criar uma Página' button at the bottom. The main content area features a large advertisement with a sunset background over a city waterfront. The ad text reads 'Diversão com o melhor visual do Recife.' and 'armazensdoporto.com.br'. Below the ad are interaction buttons: 'Curtir', 'Enviar mensagem', 'Compartilhar', 'Mais', and 'Ligue agora'. A 'Fotos' section shows a blurred image. On the right, a review for 'Reforma residencial - Entretenimento - Mercado em Recife' shows a 4.7-star rating and 'Aberto agora'. Below that, a search bar and a post about a 'Complexo de entretenimento e gastronomia' are visible, with 35,851 likes and 2,226 activations.

Fonte: *Print screen* retirado da *fanpage* do Armazéns do Porto, no Facebook, 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realidade urbana das grandes capitais brasileiras nas duas últimas décadas, caracterizada pelo alto crescimento populacional, das necessidades de expansão e acompanhamento das imposições contemporâneas, de fato se torna um desafio ao planejamento urbano. Para isto, o poder público trouxe para as políticas urbanas, estratégias globais de gerenciamento de empresas privadas, a partir de – e para – modelos de gestão amigáveis ao mercado. Colocando como objeto de venda principal, as cidades.

Tornando o objeto de estudo ainda mais específico, o trabalho procurou estabelecer uma linha de raciocínio sobre o qual as localizações das novas grandes intervenções e equipamentos urbanos estavam sendo implantados. O resultado disto, ficou comprovado por aspectos dos ambientes urbanos da cidade, nos quais foram considerados pela FIDEM (Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife), em 1998, como territórios de oportunidades. Visto que essas regiões possuíam grandes áreas de edificações desfuncionalizadas, pertencentes a antigas atividades portuárias, ferroviárias e fabris; observou-se então que se tratando de uma tendência mundial, estes espaços denominados vazios urbanos, agora faziam parte da atenção imobiliária e das gestões urbanas como potenciais arrecadadores financeiros. Confirmando a teoria de Dezen-Kempton (2009, p. 313), no qual descreve estas “áreas industriais obsoletas” como qualificadoras de espaços de oportunidades.

Segundo a autora, ainda, estes espaços possibilitam intervenções, que acima de tudo, deveriam ser voltadas para melhorias da qualidade de vida humana, sejam estas ambientais, urbanísticas, sociais ou econômicas. Contudo, sabe-se que como modelo copiado e demasiadamente repetido pelas gestões afora, o uso desses “espaços de oportunidades” volta-se primeiramente para oportunidades econômicas através do contexto das cidades-negócio.

Ou seja, espaços que poderiam minimizar privilégios, integrando parte significativa da população aos benefícios de uma intervenção de caráter social, são colocados (através do Estado) à disposição de planejamentos adaptativos e ao investimento privado. O que para Portas (2000, p. 2), se torna condição única a partir do momento

que o Estado assume sua insuficiência para manutenção e exploração desses locais, tornando-os mais suscetíveis ao empreendedorismo privado – através de ofertas de “garantias de edificabilidade, fiscais e outras” –, e diminuindo assim, suas responsabilidades urbanas em intervenções de grande porte.

Este trabalho teve como principal objetivo, reconhecer de que forma as relações entre os setores público e privado interagem no contexto das intervenções urbanas, além de reconhecer as principais esferas urbanas, políticas e sociais aos quais se priorizam os investimentos para tais intervenções de grande porte. Visto que os impactos gerados por estas, certamente são inevitáveis, procurou-se também analisar suas consequências socioeconômicas e seu envolvimento social com os habitantes da cidade. Todos estes conceitos, dirigidos diretamente ao projeto Porto Novo Recife.

Por meio deste trabalho pôde-se constatar diante dos aspectos legais, que a partir de uma parceria entre o setor público e o setor privado, foi estabelecido um contrato de arrendamento, estando o Porto do Recife como representante do setor público, na condição de arrendatário da área; em conjunto a empresa privada Porto Novo Recife S.A, na condição de explorador e responsável por parcela dos equipamentos instalados. Sendo assim, a partir da análise do contrato, não foram encontradas condições que colocassem o setor público sob responsabilidade de qualquer contratempo ou subsídio financeiro, muito característico em contratos de Parceria Público Privada (PPP). Pelo que se notou, o repasse que o setor privado é responsável por realizar mensalmente durante período de contrato para o setor público, é até bem beneficente ao Estado. Embora o questionamento agora seja muito mais em relação ao montante de arrecadação da exploração desses equipamentos.

A questão que envolve a da escolha dos denominados vazios urbanos, e os usos a que lhe são dirigidos, foi observado neste trabalho que quanto mais centrais estes vazios urbanos se localizam, mais devem ser voltados a atividades de alto padrão e de consumo. Justificados pela promoção cultural, turística e qualidade de vida, as propostas do Porto Novo Recife procuram nada mais do que ofertar uma imagem-consumo “diferenciada” da cidade, tornando-a destino turístico estável para arrecadação financeira. O que segundo Carlos Vainer (2011), é a mesma solução que todas as outras cidades adotam, tornando-as assim nada particulares e aumentando

entre si sentimentos e ações competitivas. Para o autor, são as cidades cujos gestores escolhem voltar seus investimentos para seus próprios habitantes, que ironicamente se tornam cidades largamente competitivas.

Sobre a relação social exercida entre a intervenção e os moradores do Bairro do Recife, ficou claro que além de não integrar a comunidade do Pilar à nenhuma esfera e fase da intervenção; este ainda procurou invisibilizar (sic.) a comunidade de baixa renda, que está associada às atividades do Porto, historicamente desde a década de 1970.

Termo adotado por Hermínia Maricato e citado por Carlos Vainer (2011), a invisibilização de parte da cidade é adotada como estratégia na promoção de intervenções e projetos de tendências mercantilistas, pois, diante do que está sendo proposto, estes locais (geralmente de baixo poder econômico) não possuem tributos necessários para o público consumidor a quem o projeto foi direcionado.

No que diz respeito à aceitabilidade do Porto Novo Recife com seus usuários, concluiu-se que tanto a aceitabilidade positiva, quanto a negativa; possuem perigosas consequências, das quais a população de baixa renda é quem sempre recebe os resultados negativos.

Diante da hipótese de mau aceitabilidade do Porto Novo Recife, pode-se fazer com que os equipamentos voltem novamente ao seu estado desfuncionalizado; tendo como consequência novamente a marginalização do ambiente e principalmente da comunidade do Pilar. Além do que, o histórico de desperdício de investimentos públicos e o histórico de abandono do bairro, apenas contribuiria para aumentar as preocupações em torno da violência, da preservação urbana e provavelmente dos futuros planejamentos para o local.

Diante da hipótese de boa aceitabilidade social, a valorização do Bairro do Recife poderá atrair uma nova perspectiva de investimentos, principalmente no setor imobiliário; no qual a gentrificação se encarregará pela troca socioeconômica dos moradores desses locais, trazendo consigo maiores padrões de vida que os antigos residentes não poderão custear, mesmo diante do contexto das moradias populares que estão em andamento através do Programa de Urbanização e Inclusão Social da Comunidade do Pilar.

Além do que, o bairro se constituiria em mais uma região de concentração socioeconômica de alto padrão e altamente seletiva, trazendo uma maior atenção e investimento público para a área central já bem urbanizada. O que de acordo com Portas (2000), é um dos maiores erros adotados pelos modelos Europeus, no qual corre-se o risco de agravar problemas urbanos atuais e atrasar a qualificação das periferias em constante expansão.

Concluindo-se, a tendência da concretização da segunda hipótese em relação ao Porto Novo Recife já é bem evidente, partindo do fato de que a atração de investimentos imobiliários de alto padrão já estava sendo cogitada para a região desde 2005 com o empreendimento da Moura Doubex, os edifícios Pier Mauricio de Nassau e Pier Duarte Coelho; seguido do anúncio do projeto Novo Recife (E) em 2012, e os novos empreendimentos que hoje estão consolidados no bairro vizinho, de Santo Amaro, os edifícios Arcos da Aurora, Jardins da Aurora e Aurora Trends (C); além da inauguração do Shopping RioMar (L) em 2012. Todas estas iniciativas de investidores privados para esferas econômicas de alto padrão, estão diretamente relacionadas ao aumento da valorização econômica do Bairro do Recife, que agora está sendo ainda mais reforçada pela continuação das obras do Porto Novo Recife com seu Hotel-Marina e Centro de Conveções (ver localização dos empreendimentos na figura 1, referentes aos itens C, E e L).

REFERÊNCIAS

- ALVES, Cleide. **Comunidade do Pilar à espera das moradias prometidas**. Recife: Jornal do Comércio, Cidades, 2015. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2015/06/16/comunidade-do-pilar-a-espera-das-moradias-prometidas-186016.php>> Acesso em: 21 ago.2016.
- ANDRADE, Maria do Carmo. **Cid Sampaio**. Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 21 ago. 2016.
- ARANTES, Otilha; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- ASHWORTH, G.J.; VOOGD, H. **Selling the city**. In WARNABY, Gary. *The Shopping destination offer: an exploratory conceptual framework*. Paper presented at the Marketing Education Group Conference, University of Strathclyde, London, July/1990.
- BELTRAME, Gabriela. **Vazios urbanos: notas sobre a escassez social do imóvel urbano**. 2013. Rio de Janeiro
- BERENS, C. **Redeveloping Industrial Sites: A Guide for Architects, Planners, and Developers**. 2011. JOHN WILEY & SONS, INC.
- Blog de Priscila. **Na surdina, gestão do PT adita em R\$ 6,6 milhões obra dos parques do Capibaribe Melhor. Custo ultrapassa R\$ 31 mil**. 2012. Disponível em: <<http://www.blogdepriscila.com.br/2012/5061>> Acesso em: 05 out. 2016.
- BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. **Percorrendo vazios urbanos**. PROURB/FAU/UFRJ
- BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. **Vazios do centro: vazios da cidade? Vazios do planejamento?** In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 15, 2013, Recife. Anais do XV ENA. Recife, 2013. p. 55-58.
- BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. **Vazios Urbanos: avaliação histórica e perspectivas contemporâneas**. In: XIV Encontro Nacional da ANPUR, 2012, Recife. p. 4-8.

BRANDÃO, Zeca. **Núcleo Técnico de Operações Urbanas: estudos 2007-2010**. Recife: CEPE, 2012.

BRASIL, PERNAMBUCO. **Contrato de arrendamento não operacional que entre si celebram, de um lado, Porto do Recife S.S, na qualidade de autoridade portuária e, de outro lado a empresa Porto Novo Recife S.A com a interveniência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ**. Contrato nº 2012/010/00, processo nº 115/2011 – LICON, 03 mai. 2012.

BRASIL, PERNAMBUCO. **Ata da Assembleia Geral de Constituição da Sociedade Anônima a ser denominada “Porto Novo Recife S.A.” realizada em 15 de fevereiro de 2012**. Junta Comercial do Estado de Pernambuco, nº 26300020360, protocolo 12/971208-6, 24 fev. 2012.

BRASIL, PERNAMBUCO. **Ata de constituição da sociedade de economia mista denominada Porto do Recife S/A**. Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turístico e Esportes, 16 abr. 2001.

CANTARELLI, Rodrigo. **Fábrica da Torre (Recife, PE)**. Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>> Acesso em: 21 ago. 2106.

CARDOSO, Adalto L. **Caderno didático: políticas públicas e direito à cidade: política habitacional e o direito à moradia digna. Programa interdisciplinar de formação de agentes sociais e conselheiros municipais**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

CARVALHO, Ciara. **MPF pressiona PCR para entregar moradia do Residencial do Pilar**. *Jornal do Commercio*, Recife, 2016. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2016/08/30/mpf-pressiona-pcr-para-entregar-moradia-do-residencial-do-pilar-250742.php>> Acesso em: 25 nov. 2016.

CLICHEVSKY, Nora. **Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación**. 2000. Nações Unidas, Santiago do Chile.

DEZEN-KEMPTER, Eloisa. **Uma nova revolução urbana. Reinterpretando territórios no final do século 20**. Revista História Social, São Paulo, n. 17, 2009.

Disponível em: <http://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/rhs/issue/view/21/showToc>. Acesso em: 27 de Julho de 2016.

Dicionário de Língua Portuguesa Contemporânea. Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa, 2001.

DONADON, Edilene Teresinha. "**Terrain Vagues**": um estudo das áreas urbanas obsoletas, baldias ou derrelitas em Campinas. Campinas: UNICAMP, 2009. Dissertação (mestrado)

Estatuto da Cidade. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 24 de outubro de 2016.

EVANGELISTA, João Emanuel. **Elementos para uma crítica da cultura pósmoderna**". Novos Rumos, São Paulo, ano 16, n. 34, p. 29-40, 2001.

FARIAS, Jaqueline Ferreira Campelo de; VERARDI, Cláudia Albuquerque. **Macaxeira (bairro, Recife).** Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/>. Acesso em: 21 ago. 2016.

FEATHERSTONE, Mike. **Cultura de consumo e pós-modernismo.** São Paulo, Studio Nobel, 1995.

FIGUEIROLA, Valentina. **Projeto Urbanístico Recife-Olinda 2006: Território de oportunidades.** Revista AU, ed. 149, Ago. 2006. Disponível em: <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/149/artigo26571-2.aspx> Acesso em: 25 out. 2016.

GUARDA, Adriana. **Bairro do Recife avança com o projeto do Porto Novo: Centro de Artesanato dá uma mostra do potencial da região.** *Jornal do Commercio*, Recife, 2012. Disponível em: <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2012/11/11/bairro-do-recife-avanca-com-o-projeto-do-porto-novo-63152.php> Acesso em: 05 out. 2016.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2001.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã.** São Paulo: Perspectiva, 1995.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss de Língua Portuguesa: Antônio Houaiss e Mauro de Salles Villar**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

LACERDA, Norma. **Intervenções no bairro do Recife e no seu entorno: indagações sobre a sua legitimidade Sociedade e Estado**. 2007. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=339930890006>> Acesso em: 27 de março de 2015.

LEFEBVRE, Henri. **The Production of Space**. Oxford, UK: Wiley, 1992.

MEDEIROS, Ana Elisabete de Almeida. **Brasília, o Museu, a Biblioteca e o Vazio Urbano: elementos para reflexões**. 2007. PPG-FAU/UnB Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Memorial Justificativo De Impacto. Pernambuco, 2012. Em parceria entre Governo do Estado de Pernambuco e SF Consultoria Ambiental.

Memorial: Projeto de reurbanização do Cais do Porto do Recife. Pernambuco, 2010.

MENDES, Luís. **Gentrificação e a Cidade Revanchista: que lugar para os Movimentos Sociais Urbanos de Resistência?** Forum sociólogo, edição 18, 2008, p. 21-28.

MOLOTCH, Harvey. **A cidade como máquina de crescimento**. Chicago: American Journal of Sociology, 1976.

Montagem de estrutura no Bairro do Recife gera polêmica. Diário de Pernambuco, 11 set. 2015. Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/vida-urbana/2015/09/11/interna_vidaurbana,597553/montagem-de-estrutura-no-bairro-do-recife-gera-polemica.shtml> Acesso em: 05 nov. 2016

MOURA, Rosa. **Curitiba: construção e desconstrução de um mito**. 2014. Disponível em: <<http://www.mobilizacuritiba.org.br/files/2014/04/Curitiba-constru%C3%A7%C3%A3o-e-desconstru%C3%A7%C3%A3o-de-um-mito.pdf>> Acesso em: 23 de março de 2015.

Museu Cais do Sertão terá horário ampliado a partir desta terça-feira. Diário de Pernambuco, 11 jan. 2016. Disponível em: <http://www.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/viver/2016/01/11/internas_viver,620757/museu-cais-do-sertao-tera-horario-ampliado-a-partir-desta-terca-feira.shtml> Acesso em: 20 nov. 2016.

NERY, N. S.; CASTILHO, C. J. M. de. **A comunidade do Pilar e a revitalização do bairro do Recife: possibilidades de inclusão socioespacial dos moradores ou gentrificação.** Humanae, v.1, n.2, p.19-36, Dez. 2008. Disponível em: <http://www.esuda.com.br/revista_humanae.php> Acesso em: 06 out. 2016.

OLIVEIRA, Raquel Diniz. **Revitalização Patrimonial. Patrimônio: Lazer & Turismo.** Minas Gerais: UNISANTOS, 2008.

Plano Diretor do Recife. Legislação municipal do Recife, Lei nº 17511. Recife, 2008.

PONTUAL, Virgínia. **Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas.** Revista brasileira de História, vol.21 nº.42. São Paulo, 2001.

PORTAS, Nuno. **Do vazio ao cheio.** 2000. Publicações da pós-graduação da Faculdade de Arquitectura e Urbanismo da Universidade de Brasília

PORTO DO RECIFE. **Audiência Pública do Terminal Marítimo de Passageiros.** 2014. Disponível em: <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/releases-int.php?id=audiencia-publica-do-terminal-maritimo-de-passageiros>> Acesso em: 22 nov. 2016

PORTO DO RECIFE. **Cais do Sertão Luiz Gonzaga será marco arquitetônico do Recife.** 2013. Disponível em: <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/releases-int.php?id=cais-do-sertao-luiz-gonzaga-sera-marco-arquitetonico-do-recife>> Acesso em: 20 nov. 2016.

PORTO DO RECIFE. **Concorrência pública porto do recife nº 007/2011 - Tipo maior oferta: Arrendamento de Áreas Portuárias do Porto do Recife para Implantação do “Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, De Convenções e de Exposições”.** Porto Do Recife S.A.; Comissão Especial de Licitação-Cel. Recife, 2011. Disponível em: <<http://www.slideshare.net/pjveras/licitacao-porto-novo?ref=http://m.blogs.ne10.uol.com.br/jamildo/2015/02/13/porto-recife-encontra->

brecha-para-permitir-camarote-no-estacionamento-porto-novo/> Acesso em: 15 nov. 2016.

PORTO DO RECIFE. **Projeto Porto Novo participa da transformação do Bairro do Recife.** 2014. Disponível em: <<http://www.portodorecife.pe.gov.br/releases-int.php?id=projeto-porto-novo-participa-da-transformacao-do-bairro-do-recife-1-2>> Acesso em: 22 nov. 2016

PORTO DO RECIFE. **Projeto Porto Novo.** Porto do Recife S.A, 24 abr. 2015. 4:38 minutos. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8ApJamaQN_4> Acesso em: 30 set. 2015.

PREFEITURA DO RECIFE. **Famílias da comunidade do Pilar se mudam para habitacional nesta terça-feira (25).** Notícias, Cultura, 24 set. 2012. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/24/09/2012/familias-da-comunidade-do-pilar-se-mudam-para-habitacional-nesta-terca-feira-25>> Acesso em: 25 nov. 2016.

RAMALHO, Ana Maria Filgueira. **Os shoppings no Recife: uma reflexão pelo 'lado de dentro' e pelo 'lado de fora': Projeto de pesquisa.** Recife: FADIC, 2014.

RESOLUÇÃO Nº 2240 - ANTAQ, DE 4 DE OUTUBRO DE 2011: Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados. 2011. Disponível em: <<http://www.slideshare.net/pjveras/resolucao-antaq?ref=http://m.blogs.ne10.uol.com.br/jamildo/2015/02/13/porto-recife-encontra-brecha-para-permitir-camarote-no-estacionamento-porto-novo/>> Acesso em: 15 nov. 2016.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política.** Curitiba, PR: Revista de sociologia e política nº 16, 2001.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial.** Chapecó, SC: Argos, 2010.

SÁNCHEZ, Fernanda. **O City marketing de Curitiba diante das novas realidades mundiais.** 1995. Disponível em: <

<http://unuhostpedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/1669>>

Acesso em: 24 de março de 2015.

SETUR-PE. **Bairro do Recife é tema de campanha midiática.** Notícias em Destaque, 2016. Disponível em: <<http://www.empetur.pe.gov.br/web/setur/exibir-noticia?groupId=21782&articleId=34964268&templateId=28657>> Acesso Em: 27 nov. 2016.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. **Presentes y futuros. Arquitectura em las ciudades. p. 10-23.** 1996. Barcelona: Congrés UIA Barcelona, 96/ Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.

SOUTO MAIOR, Paulo Martin. **Nos caminhos do ferro: Construções e manufaturas no Recife (1830-1920).** Recife: Cepe, 2015.

SOUZA, Marcelo Lopes de; RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento urbano e ativismos sociais.** São Paulo: UNESP, 2004.

VAINER, Carlos. **Prof. Carlos Vainer fala sobre Megaeventos no programa Juca Entrevista.** Eternippur, 1 dez. 2011. 52:16 minutos. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ZKDRaZXajlg&t=2180s>> Acesso em: 12 mar. 2015.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard (Orgs.). **Intervenções em centros urbanos. Objetivos, estratégias e resultados.** Barueri, SP: Manole, 2006.

VERARDI, Cláudia Albuquerque. **Fábrica Tacaruna: a antiga Usina Beltrão.** Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. 2016. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 21 nov. 2016.

WOLFFENBÜTTEL, Andréa. **O que é? - Índice de Gini.** Revista IPEA, Ano 1, Edição 4, 2004. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2048:catid=28&Itemid=23> Acesso em: 21 de ago. 2016.

**APÊNDICE A - PESQUISA DE AVALIAÇÃO SOBRE O PORTO NOVO RECIFE,
VOLTADO AOS USUÁRIOS.**

- 1. Em que localidade você reside?** (Apenas bairro e cidade)

- 2. Com que frequência você pratica atividades culturais ou de lazer em locais públicos?**
 - Diariamente
 - Uma vez por semana
 - Várias vezes por semana
 - Uma vez por mês
 - Várias vezes por mês
 - Uma vez por ano
 - Nunca

- 3. Quando você soube que os armazéns do porto do Recife iriam sofrer intervenção?**
 - Antes da construção
 - Durante a construção
 - Após a construção, quando já inaugurado alguns espaços

- 4. Como você soube?**
 - Mídia digital
 - Mídia Impressa
 - Apresentação por representantes
 - Panfletagem
 - Por conhecidos

Outros. Quais? _____

5. Quando você soube do projeto, o que você ESPERAVA que fosse mudar?

- Mais opções de lazer e eventos
- Mais opções de serviços que eu posso utilizar
- Mais opções de serviços que eu não irei utilizar
- Oportunidade de trabalho
- Lucro a partir de atividade já exercida (comércio, serviços, aluguel de propriedade, etc.)
- Valorização do local
- Mais movimentação de pessoas
- Mais trânsito
- Mais violência
- Menos violência

6. O que você acha que REALMENTE mudou atualmente?

- Mais opções de lazer e eventos
- Mais opções de serviços que eu posso utilizar
- Mais opções de serviços que eu não irei utilizar
- Oportunidade de trabalho
- Lucro a partir de atividade já exercida (comércio, serviços, aluguel de propriedade, etc.)
- Valorização do local
- Mais movimentação de pessoas

- Mais trânsito
- Mais violência
- Menos violência

7. Você já frequentou alguma das instalações do Porto Novo Recife?

- Sim
 - Não. Porque?
-

8. Se respondeu sim à questão anterior, quais?

- Museu Cais do Sertão
- Armazéns do Porto (Bares, Restaurantes e cafés)
- Terminal Marítimo de Passageiros
- Centro de Artesanato de Pernambuco
- Espaços públicos
- Estacionamento
- Outros. Quais? _____

9. Se respondeu a questão anterior, com que frequência?

- Todos os dias
- Uma vez por semana
- Mais de uma vez por semana
- Uma vez por mês
- Raramente

10. Por que motivo frequenta ou já frequentou?

- Reside nas proximidades
- Trabalha nas proximidades
- Ambiente agradável
- Localização central
- Por ser novidade
- Outro. Qual? _____

11. Com que frequência você vai ao bairro do Recife para atividades culturais e de lazer que não esteja relacionada ao Porto Novo Recife?

- Todos os dias
- Uma vez por semana
- Mais de uma vez por semana
- Uma vez por mês
- Raramente
- Nunca

12. Qual o seu grau de satisfação com o projeto e novos usos do Porto Novo Recife? (marque um 'x' no campo que melhor representa, sendo: 1 - Ruim, 2- Regular, 3 – Excelente)

EQUIPAMENTO	1	2	3	Nada a comentar
Museu Cais do Sertão				
Armazéns do Porto (Bares, Restaurantes e cafés)				
Terminal Marítimo de Passageiros				

Centro de Artesanato de Pernambuco
Espaços públicos
Estacionamento

13. Qual a probabilidade de você levar alguém que não conhece a cidade para passear ou usar os serviços do Porto Novo Recife?

- Extremamente provável
- Muito provável
- Um pouco provável
- Improvável
- Nem um pouco provável

14. Você tem algum comentário ou sugestão sobre o Porto Novo Recife? Por favor, escreva-o abaixo:
