

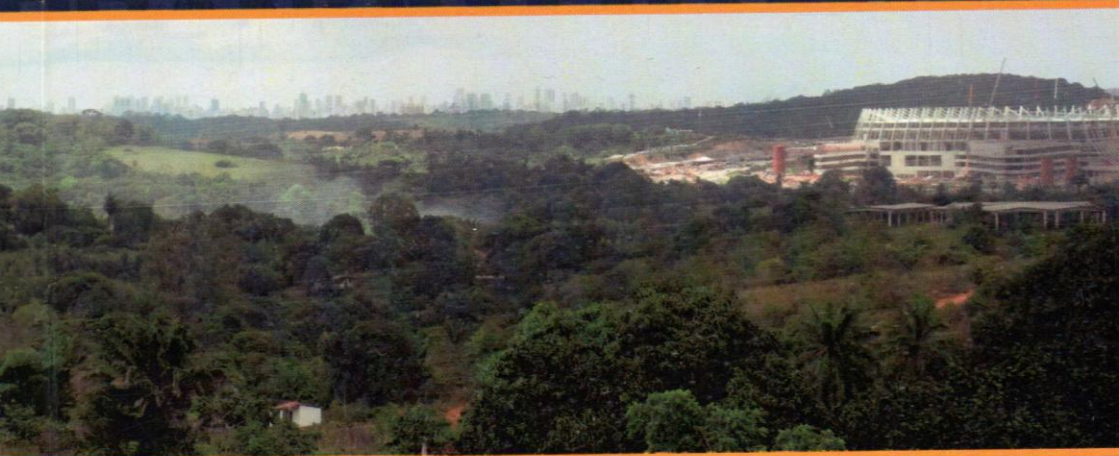
Organizadoras:

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Maria Rita Ivo de Melo Machado

O RURAL E O URBANO

NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE



O RURAL E O URBANO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

**Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
Maria Rita Ivo de Melo Machado
[Organizadoras]**

1ª Edição
Editora Universitária da UFRPE
Recife - 2014



Revisão: Mariana Zerbone Alves de Albuquerque e Maria Rita Ivo de Melo Machado.

Diagramação: Maria Rita Ivo de Melo Machado.

Capa: projeto gráfico de Leonardo Zerbone Zarzar, utilizando foto da paisagem de Recife a partir de São Lourenço da Mata, realizada por Mariana Zerbone Alves de Albuquerque.

Ficha Catalográfica
Setor de Processos Técnicos da Biblioteca Setorial UFRPE/UAG

A345r Albuquerque, Mariana Zerbone Alves de
O rural e o urbano na região metropolitana do Recife:
Mariana Zerbone Alves de Albuquerque, Maria Rita Ivo de
Melo Machado (Org.).- Garanhuns, 2014.

199p.

ISBN: 9788579461842

1. Paisagem. 2. Planejamento urbano – Area de Transição.
3. Arquitetura - Patrimônio cultural. 4. Propriedades rurais
I. Machado, Maria Rita Ivo de Melo (Org.) II. Título.

CDD: 712

1ª edição fevereiro de 2015.

A responsabilidade dos conteúdos de cada texto é de seus respectivos autores

Realização: Grupo de estudo produção do espaço Metropolização e relação rural – urbano – GPRU

mariana@dehist.ufrpe.br

SUMÁRIO

Apresentação

1. A relação rural-urbano na Região Metropolitana do Recife

Rural e o urbano em um mundo do capital no qual cada vez mais a exceção é a regra – Alguns itens relevantes à luz da Região Metropolitana do Recife na contemporaneidade. _____14

Edvânia Torres Aguiar Gomes

A paisagem na Região Metropolitana do Recife: Permanências e transformações. _____61

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Maria Rita Ivo de Melo Machado

O idílio rural na escolha do lugar em Aldeia, Camaragibe/PE. _75

Ana Karina Nogueira de Andrade

Gabriela Monteiro Cabral

Nadando contra a corrente: a resistência dos pescadores de Itapissuma frente à industrialização emergente do município. _87

Alexsandra Maria dos Santos

Jesânias Rodrigues de Lima

João Durval Constantino Bezerra de Almeida

Mariely de Albuquerque Mello Felipe

Yago de Oliveira Mendes

2. Processos de metropolização

Suaape: Contradições e Desafios. _____ 98
Rita Alcântara Domingues

São Lourenço da Mata: Cidade da Copa? _____ 111
Izabelly Oliveira Lins da Silva
Rayza Anunciada Gomes Bazante
Sumatra Albuquerque Bitencourt
Yuri Vitório de Barros Correia

A dinâmica na produção do espaço urbano na Região Metropolitana do Recife em função da copa do mundo 2014: o caso do loteamento São Francisco. _____ 120
Eduardo Gaspar Chaves Cavalcanti da Silva

As transformações socioeconômicas e industriais no município de Itapissuma – PE, entre 2000 e 2014. _____ 131
André Fernando Ferreira Rodrigues

3. A produção do espaço urbano recifense

O Papel dos Transportes na Transformação do Urbano na Cidade do Recife. _____ 139
Tales de Lima Pedrosa

Análise qualitativa dos serviços oferecidos pelo SEI - Sistema Estrutura Integrado nos terminais - Recife, Joana Bezerra e Afogados: Primeiras reflexões. _____ 150

*Gevson Silva Andrade
Daywison Borges da Silva
Yohanne Aguiar Costa*

Via Mangue: reflexo da busca pelo desenvolvimento do espaço geográfico no Recife e suas “reais” diretrizes. _____ 167

*Amanda Luísa Albuquerque
Lucas Mendes Ramalho
Natália Oliveira da Silva*

Grupos sociais excluídos na Região Metropolitana do Recife _____ 178

*Luiz Esteves Galindo Neto
Paulo Célio da Rocha Moura
Pedro Paulo Gomes Soares
Samara de Rezende Mariano
Thiago Oliveira Lima Nunes*

BRT – Corredor leste-oeste: a obra passa, o transtorno fica? ____ 191

*Antônio Henrique da S. Araújo
Rosineide Brazilino de Andrade
Valquíria de Moura Nascimento*

APRESENTAÇÃO

Esta obra é fruto de uma seleção dos artigos apresentados no primeiro Ciclo de Debates "O rural e o urbano na Região Metropolitana do Recife", promovido pelo Grupo de Pesquisa "Produção do espaço, metropolização e relação rural-urbano - GPRU", do Departamento de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

O referido ciclo de debates foi organizado com duas mesas redondas: **A relação rural-urbano na Região Metropolitana do Recife (RMR) e Os incentivos à industrialização na RMR**; uma seção de curtas metragens seguida de debates; e pela apresentação de 19 trabalhos divididos em três eixos.

A primeira mesa foi composta pelas professoras Dra. Edvânia Torres Aguiar Gomes (DCG – UFPE) e Dra. Suely Luna (DEHIST – UFRPE) que brindaram o público com um debate sobre a construção do urbano recifense que tem suas raízes ligadas a (re)produção da elite açucareira. A professora Suely, mostrou claramente como as áreas dos antigos engenhos que se localizavam nos arredores da área urbana do Recife, hoje correspondem a diversos bairros da cidade. Já a professora Edvânia, mostrou que a linhagem da elite açucareira é a mesma que atua na reprodução do capital e na produção do espaço da cidade Recife hoje, discutindo a ideia de urbano de Gilberto Freyre. Ela apontou ainda, que a moradia do Recife transforma-se em lugar de uso híbrido, que além da habitação, as residências passaram a ser também o local de reprodução das atividades econômicas e sendo assim, permitindo-se refletir acerca das práticas do morar na metrópole moderna.

Já a segunda mesa contou com a presença da Profa. Dra. Rita Alcântara Domingues (DEHIST- UFRPE) e do Prof. Msc. Michel Saturnino Barboza (CODAI – UFRPE). Eles trouxeram ao debate os atuais eixos de expansão econômica da Região Metropolitana do Recife, com ênfase ao crescimento do complexo portuário e industrial de SUAPE e da nova dinâmica do Norte Metropolitano e Goiana. Essa mesa contribuiu significativamente para o

entendimento da atual dinâmica do capital na região, mostrando claramente que terras rurais cada vez mais se tornam reservas de terras urbanas, e que já estão sendo absorvidas de forma muito rápida ao mercado da incorporação imobiliária.

Na seção de curtas houve a apresentação de documentário, reportagem de telejornal e peças publicitárias, que tratavam do processo de reprodução dos espaços metropolitanos atuais. O objetivo dessa amostra foi propiciar uma discussão, a partir de diferentes perspectivas, acerca dos chamados projetos “estruturantes” da região Metropolitana do Recife, além de discutir a questão da terra, seja na perspectiva intraurbana, ou mesmo nas áreas rurais dos municípios da RMR.

No intuito de tornar as discussões mais coesas, as apresentações dos artigos foram organizadas em três eixos: 1. **A produção do espaço: processo de metropolização**; 2. **A questão institucional e o desenvolvimento urbano-regional**; 3. **A urbanização e as transformações socioespaciais no campo**.

O primeiro eixo debateu os aspectos atuais do processo de produção do espaço recifense, buscando entender assim, as transformações geradas em função dos grandes empreendimentos, vinculados à realização da Copa FIFA 2014, e fazendo um contraponto com a realidade vivida nas comunidades periféricas, analisando os conflitos existentes, mostrando de forma muito clara o modo como o capital circula e escolhe os lugares que irá se promover e se cristalizar, além de compreender a produção da cidade em uma perspectiva histórica.

O eixo número dois apresentou o processo de expansão das atividades industriais da RMR para as áreas de atividades vinculadas ao setor primário da economia, demonstrando assim, o processo de metropolização, e as relações existentes entre o urbano e o rural. Este debate trouxe um cenário no qual há uma perda representativa de espaço das atividades tradicionais, principalmente dos grupos que habitam as bordas da metrópole.

O terceiro eixo, por sua vez, tratou dos aspectos da relação rural-urbano e urbano-rural, trazendo assim a necessidade de se entender que a configuração atual do espaço está pautada por uma contribuição do campo e da cidade na vida e na reprodução do

capital. Dessa maneira, requer-se um olhar mais integrador desse fenômeno, considerando a unidade regional como elemento e ponto de partida para as reflexões acerca da presença e do convívio rural-urbano e urbano-rural na Região Metropolitana do Recife.

Assim, cabe aqui explicitar que esse exercício didático-pedagógico, que partiu de experimento metodológico do processo de avaliação das professoras Mariana Zerbone A. de Albuquerque e Maria Rita Machado, gerou essa publicação, que oportuniza a inserção, de forma mais eficaz, dos discentes no mundo da produção acadêmica. Igualmente, nessa obra pode-se encontrar uma série de questionamentos, uns respondidos outros não, que podem fomentar reflexões críticas a respeito da realidade do desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife. Ficando expectativas para os eventos vindouros a serem desenvolvidos no âmbito do Grupo de Pesquisa “Produção do Espaço, metropolização e relação rural-urbano”.

Gevson Silva Andrade

1. A relação rural-urbano na Região Metropolitana do Recife

RURAL E O URBANO EM UM MUNDO DO CAPITAL NO QUAL CADA VEZ MAIS A EXCEÇÃO É A REGRA

– Alguns itens relevantes à luz da Região Metropolitana do Recife na contemporaneidade.

Edvânia Torres Aguiar Gomes

“Ao contrário da mitologia apologética de seus ideólogos, o modo de operação do sistema do capital é a *exceção e não a regra*, no que diz respeito ao intercâmbio produtivo dos seres humanos com a natureza e entre si”. Mészáros (2002, p.96).¹

Este texto foi elaborado a partir da provocação gestada pelo convite para uma mesa-redonda acerca do rural e do urbano na contemporaneidade, com ênfase na Região Metropolitana do Recife (RMR). Nesse âmbito a questão central palpitou entorno de perguntas acerca da existência de um continuum urbano-rural², desde Graziano assim refletido.

Pode-se dizer que o rural hoje só pode ser entendido como um “continuum “do urbano do ponto de vista espacial; e do ponto de vista da organização da atividade econômica, as cidades não podem mais ser identificadas apenas com a atividade industrial, nem os campos com a agricultura e a pecuária.

As perguntas são iluminadas pela recorrente dedução reproduzida massivamente e ampliada no senso comum sobre o que

¹ MESZAROS, I. Para Além do Capital: Rumo a uma teoria da Transição. São Paulo: Boitempo, 2002.

² Graziano das Silva, J. A Nova Dinâmica da Agricultura Brasileira. Campinas, Instituto de Economia/ Unicamp, 1996.P:217.

significaria a ora festejada ora demonizada supremacia do urbano sobre o rural.

Essas deduções são efervescidas por polêmicas estimuladas pelas estatísticas oficiais ao apresentarem dados demográficos em séries históricas que apontam uma diminuição da população rural e aumento da população urbana em cerca de 80%, nos últimos cinquenta anos no país. A ausência de análise num contexto maior de transformações socioeconômicas, culturais e políticas tem provocado na sua extremidade reflexões e argumentos apoiados em contrapontos que insistem em afirmar que o Brasil não seria tão urbano como a primeira vista poder-se-ia interpretar³. Isto visto que deveriam ser computados os dados de extensão territorial destinadas ou reconhecidas para fins rurais, de acordo com o cadastro nacional do INCRA, ou ainda, em virtude de fatores relativos à geração de riqueza, ou ainda no que, entre outros aspectos, se refere à atividade cultural produtiva.

A esses argumentos são atribuídas relevâncias a utilização e implementação territorial de novas tecnologias e serviços, tais como insumos, ao longo dos marcos históricos.

Esse conjunto de argumentos vem sendo devidamente combatidos quando apreciados à luz do materialismo histórico dialético⁴, visto tratarem-se de elementos indissociáveis e mais que tudo, dialeticamente postos num mundo concreto. Sendo assim, exigindo maior empenho na sua análise.

Afinal, como afirma Frederic Jameson:

Hemos de elevar de algún modo nuestro pensamiento hasta un punto que nos permita comprender que el capitalismo es, en un solo gesto, lo mejor y lo peor que le ha ocurrido a la especie humana. Es inveterado y

³ VEIGA, José Eli da. Cidades Imaginárias: O Brasil é menos urbano do que se calcula. Campinas: Autores Associados, São Paulo, 2002.

⁴ CARLOS, A. F. A – “Seria o Brasil “menos urbano do que se calcula?” In: http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geousp/Geousp13/Geousp13_Resenha_Fani.htm.

*demasiado humano que este austero imperativo dialéctico haya caído en desuso y que en su lugar surja la actitud más cómoda de tomar posturas morales: aun así, lo apremiante del tema exige al menos que nos esforcemos por pensar dialécticamente la evolución cultural del capitalismo tardío, a la vez como catástrofe y como progreso.*⁵

O fato é que este tema vem sendo pontuado por reflexões aparentemente dispersas ao longo de exposições, cursos, palestras e inquietações por mim compartilhadas em diálogos com colegas professores e estudantes, bem como com técnicos de instituições públicas de planejamento e gestão ambiental, desde a década de 70 do século passado e se revigorado com mais empenho na atualidade. Especialmente pela nebulosa com a qual se tenta rapidamente se fazer inferências e se tomar decisões segundo determinados pontos de vista ou interesse. Isto visto que parte-se da premissa teórica assim exposta na Ideologia Alemã, capítulo I:

*Os indivíduos que constituem a classe dominante também têm, entre outras coisas, a consciência, e daí que pensem; na medida, portanto, em que dominam como classe e determinam todo o conteúdo de uma época histórica, é evidente que o fazem em toda a sua extensão, e portanto, entre outras coisas, dominam também como pensadores, como produtores de ideias, regulam a produção e a distribuição de ideias do seu tempo; que, portanto, as suas ideias são as ideias dominantes da época.*⁶

⁵ Fredric Jameson: *La lógica cultural del capitalismo tardío*, Centro de Asesoría y Estudios Sociales, Madrid. www.nodo50.org/caes caes@nodo50.org.

⁶ Marx, K e Engels, F. Feuerbach. Oposição das Concepções Materialista e Idealista. In: Obras Escolhidas em três tomos (Nova edição do primeiro capítulo de a Ideologia Alemã), Moscovo, Editorial Avante1966.[30] Disponibilizada <http://www.marxists.org/portugues/marx/1845/ideologia-alema-oe/index.htm#tn2>

A questão de fundo remete ao que se entende por rural e nesse contexto será que é possível falar de um espaço rural em contraponto a um urbano deslocado da dimensão de um mundo evidentemente datado? Os elementos que distinguem cada um desses ambientes são fixos? Remeteriam a atividades predominantes? Presença de vegetação? Densidade de ocupação? Tipos de moradias? Relações com as formas de comunicação? Presença e inserção de novas tecnologias? Presença de serviços? Redes de infraestrutura? E qual seria a importância de sua distinção, se é que seria possível haver tal diferenciação.

Segundo M. C. Andrade o esforço em dividir o espaço segundo as características que apresentam em suas distintas porções remete a épocas remotas. Esses intentos de divisão já se encontram nos escritos da Antiguidade Clássica, dentre eles os identificados nas obras dos gregos Hipócrates e Estrabão, compreendendo divisões segundo características naturais, mas e principalmente segundo as formas de aproveitamento do espaço através das atividades humanas⁷.

As dificuldades já existentes de proceder a essas divisões espaciais segundo a realização de atividades humanas foram potencializadas ao longo da evolução do sistema de capital. Dessa forma para se escapar de um historicismo vulgar que capta apenas a superfície das coisas, qualquer tentativa de analisar espacialmente as formas de aproveitamento do espaço para uma aproximação com a substância da realidade, requer o uso da sincronia do tempo do capital, em sua circularidade.

Nesse sentido, não se pode falar de supremacia de um sobre o outro no contexto de uma industrialização plena e inexorável da sociedade como um todo. Como se de outra parte as atividades dos demais segmentos como aqueles relativos ao campo tivessem subsumido. Eles são pares dialéticos, que, dependendo da realidade analisada revelam articulações e subordinações. Na sociedade de consumo cada vez mais perfeita com base na industrialização

⁷ ANDRADE. M. C. Espaço, Polarização e desenvolvimento. Uma introdução à economia Regional. 5 ed. São Paulo. Editora Atlas. S.A. – 1987.p.33.

acelerada e continuamente desigual, constata-se que os espaços vão se imbricando em transformações de modo sucessivo e simultânea, de forma que o foco não se situa na questão das atividades e sim na centralidade e hierarquia no quadro de interesses em dependências interescolares.

Nesse âmbito é importante destacar que “o modo capitalista de produção não está circunscrito apenas à produção imediata, mas também à circulação de mercadorias, portanto, inclui também a troca de mercadorias por dinheiro e, obviamente, de dinheiro por mercadorias”. (OLIVEIRA, A.U :20)⁸

Afinal, como afirma Meszaros⁹ enquanto persistir a lógica atual que rege o mundo contemporâneo, não haverá desaparecimento da desigualdade entre os espaços e na sociedade, antes ao contrário. E qualquer tentativa de padronizar e replicar tendências deverá sempre contar sempre com a criatividade com que o capital se sociometaboliza.

Os atuais processos de mundialização pressupõem o desmonte institucional de qualquer forma de objeção ou freio ao capital, em paralelo a conformação de outros instrumentos de controle que extrapolando o mais local no âmbito nacional assumam caráter transnacional. Nessa rede dialética entre o próximo e o distante entre o local e o global, se enredam os seres humanos empilhados em classes num conjunto de redes invisíveis de dependência, superexploração e mais valia.

Marx já mencionava em Os Manuscritos, a essência do desenvolvimento humano é um processo histórico de perda e recuperação da essência humana, a partir da sua gênese que tem caráter histórico e que se realiza num processo de alienação desde o princípio universal de que tudo se compra e tudo se vende. Nesse sentido, nenhum desenvolvimento pode ser atemporal, nem tão pouco linear, antes pelo contrário, tudo está em contradição, que se revela com maior clareza nos dias atuais. Nesse processo de venda

⁸ OLIVEIRA, Arioaldo U. – Modo de Produção Capitalista, Agricultura e Reforma Agrária. São Paulo: Labor Edições, 2007.

⁹ MESZAROS, I. Para Além do Capital: Rumo a uma teoria da Transição. São Paulo: Boitempo, 2002.

emerge com ênfase a alienação na própria venda da força do trabalho.

Tomando-se como princípio que o capitalismo está em desenvolvimento constante em todo canto e lugar, sendo esse desenvolvimento desencadeado basicamente pelo movimento de rotação do capital: $D - M - D'$, como afirma Ariovaldo Umbelino¹⁰, constata-se na circulação de mercadorias a forma mais aparente da sociometabolização.

É nesta etapa da reprodução contraditória e indissociável do capital na qual a mercadoria é convertida em dinheiro que ocorre a apropriação pelo capitalista do trabalho social não pago, ou seja da mais-valia.

Esse movimento ocorre em todos os espaços desde os grandes recortes geopolíticos e compartimentação continental até o nível da menor unidade territorial, independente e articuladamente. Considerando a amplitude espacial e a impossibilidade concreta de especializar empiricamente abrigo todas as nuances desse movimento elegem-se recortes espaciais como campo de estudo e investigação. Advém do aprimoramento desse empenho em seccionar o espaço o conjunto de referências arbitrárias desenvolvidas sob a forma de compartimentação e regionalizações em distintas escalas ou microcosmos econômicos e políticos.

Entende-se também que o chamado processo econômico é constituído de quatro momentos distintos, porém articulados, unidos contraditoriamente. Esses momentos são o da produção imediata, da distribuição, da circulação e do consumo¹¹. Nesse sentido, a articulação inexorável entre o urbano e o rural se agiganta processualmente ao logo do tempo e dentro de cada um desses ambientes qualquer esforço de compartimentação, seccionamento não escapa da categoria Trabalho e a sua realização na perspectiva das classes sociais. É nessa perspectiva que se sedimenta a necessidade de se analisar os espaços e tais ambientes para além da pseudo-díade entre o urbano e o rural.

¹⁰ Ibidem. Ibidem.

¹¹ Ibidem, ibidem.

Os restos do passado nunca são totalmente apagados, entretanto significado é alterado e acrescentado sempre, no presente, ao já posto, ou existente, novos objetos e ações próprias de novas etapas. Nesse sentido, todas as diferenças e disparidades, são agravadas em virtude de outras dinâmicas e formas de dominação e gestão na dinâmica da globalização.

É sabido que a realidade que se oculta por trás do conceito estereotipado do que se chama de mundialização e às vezes tomado como sinônimo de globalização e de sua forte valência ecumênica e pacificadora é, com efeito, não a da persistência, mas a de um maior aprofundamento das assimetrias econômicas e culturais das condições gerais de vida entre classes, países, raças e continentes do planeta.

Considerando que na sua gênese essa fala tem por objetivo dialogar com jovens acadêmicos parece oportuno histórica e sociologicamente situar algumas determinações na concepção desses dois ambientes em termos conceituais. Sim, visto que o rural e o urbano não representam categorias em si, senão conceitos que podem adjetivar categorias espaciais. Conceitos que portam história e são por processos históricos identificáveis em movimento contínuo e dinâmico, no contexto da formação social e econômica que lhes dá sustentação. Aqui cabe recuperar essa reflexão de Marx:

Nenhuma formação social desaparece antes que se tenham desenvolvido todas as forças produtivas que comporta, e nunca aparecem novas e mais altas relações de produção antes que as condições materiais para a sua existência hajam amadurecido no seio da sociedade antiga. Por isso, a humanidade sempre propõe a si mesma unicamente os objetivos que pode alcançar, pois, bem olhadas as coisas, vemos sempre que esses objetivos se propõem apenas quando já existem ou, pelo menos, se estão gestando os condições materiais para a sua realização¹².

¹² MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. Obras escolhidas. Tomo I. Lisboa: Avante, 1982 Portugal: Ed.Avante. p. 338-339.

Esse conteúdo colabora para a compreensão da inter-relação entre objetos, indivíduos, em suma entre classes, entre atividades e sociedades distintas, mas que detém em si, especificidades que constituem seus substratos. Considera-se assim a exigência da contextualização histórica retomando a afirmativa de que as relações sociais correspondem e se inserem nas suas respectivas formações sociais e econômicas.

A visão de conjunto é sempre provisória e nunca pode pretender esgotar a realidade a que ele se refere, conforme nos adverte Leandro Konder: A realidade é sempre mais rica do que o conhecimento que a gente tem dela. Há sempre algo que escapa às nossas sínteses; isso, porém, não nos dispensa do esforço de elaborar sínteses, se quisermos entender melhor a nossa realidade. A síntese é a visão de conjunto que permite ao homem descobrir a estrutura significativa da realidade com que se defronta numa situação dada. E é essa estrutura significativa - que a visão de conjunto proporciona - que - é chamada de totalidade¹³.

TOTALIDADE RURAL E URBANO – SÍNTESE PERMANENTEMENTE EM ELABORAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE E ALHURES

Todos os esforços envidados no sentido de diferenciar o que seria «autenticamente rural» e «autenticamente urbano» esbarraram sempre em grandes dificuldades, seja de ordem quantitativa seja de ordem qualitativa. De forma que desde 1951 o sociólogo T.L.Smith, citado pelo geógrafo britânico Hugh Clout no livro geografia Rural afirma “que o urbano e o rural por si mesmos não existem na prática”.¹⁴

¹³ KONDER, L. O que é Dialética São Paulo: Coleção Primeiros Passos. 8. Edição, 2004. p.37.

¹⁴ CLOUT, Hugh D. (1976).Geografía Rural. 1ª edição, Barcelona, Oikos-Tau, 307 p.,(tr. do ing. por Antoni F. Tulla e Rosa Blanch,Rural Geography: An Introductory Survey, Oxford, Pergamon Press, Ltd., 1976. p. 62.

Em uma tese na busca de sintetizar as variáveis que tentam definir o rural, o autor Raul Jorge Marques¹⁵ nos brinda com o enquadramento conceitual do rural segundo três variáveis, que, mesmo assim, ao invés de colaborar para clarear o que seria rural na contemporaneidade amplia ainda mais o nosso pressuposto da totalidade indistinta por si entre o rural e o urbano.

Segundo ele, as definições se prestam em caráter negativista, sendo o espaço rural, todo aquele que não seja urbano, ou seja o que sobra. Ou ainda o caráter funcionalista, ou seja, o espaço que se caracteriza pela presença preponderante de atividades rurais. E os que ele chama de gradativista que representaria a interpenetração entre o espaço urbano e os campos, diferentes graus de ruralidade e urbanização - sucessão de anéis em torno da cidade que diluem a oposição tão querida aos amantes da dicotomia e apontam na direção do continuum.

Frente a todo o exposto o rural deve ser entendido como construção social interdependente, por isso mais que insistir em buscar definir especificidades rurais ou eleger entre as definições oficiais e/ou oficiosas de rural já existentes parece mais aconselhável centrar-se na compreensão do funcionamento de entidades territoriais ou se prefere de unidades funcionais, as vezes rurais e urbanas, com certo grau de coesão¹⁶.

Cada país ou região é herdeiro de seu processo histórico. Isto justifica a existência de diferentes construções sociopolíticas do rural e das relações entre agricultura e meio ambiente, entre cidade e campo, e das prioridades que este tema assume nos debates e estratégias políticas adotadas ao longo do tempo, de acordo com os significados e níveis de importância outorgados.

¹⁵ Tese Desenvolvimento local em espaço rural e novas competências –Geografia humana regional centro de estudos geográficos regionais da Universidade de Lisboa- n. 42 - Raul Jorge Marques - 2000 p. 53 e 54.

¹⁶ GONZALES, Juan Romero. DASI, Joaquín Farinós. Los territorios rurales em el cambio del siglo. In: GONZALES, Juan Romero (Coord.) Geografía Humana. Procesos, riesgos e incertidumbres em um mundo globalizado. Barcelona: Ariel. 2007. p.362.

Para dialogar com o tema na perspectiva da totalidade na realidade contemporânea da metrópole recifense é imprescindível revisitar o contexto histórico da relação campo-cidade, rural e urbano aportado desde Gilberto Freyre nas Obras Casa Grande & Senzala (1933) e Sobrados & Mocambos (1936), bem como e principalmente a Terra e o Homem no Nordeste ¹⁷(1963) do geógrafo Manoel Correia de Andrade, dentre outros cientistas sociais.

Principalmente esses citados introduziram elementos que permitem analisar os traços mais significativos da formação social do Brasil, em especial na transição campo para cidade. Colaboram, portanto, para entender o complexo sociocultural fundado no Nordeste brasileiro a partir da monocultura, do latifúndio e do trabalho escravo.

Esses elementos mesclam e serão o substrato para a região com a qual se pretende neste texto elaborar uma reflexão teórica à luz da ordem empírica registrada historicamente. Para tanto o recorte empírico se situa na já aludida no título, Região Metropolitana do Recife. A Região Metropolitana do Recife, doravante aqui tratada com a sigla RMR, é uma região que abrange diferentes municípios tendo como polo a cidade do Recife, capital do estado de Pernambuco, situado na referida região nordeste, uma das cinco regiões naturais do Brasil¹⁸, que possui suas peculiaridades dentro da totalidade do país.

¹⁷ ANDRADE, M. C. de .*A Terra e o Homem no Nordeste*, em 1963.São Paulo: Brasileiense.

¹⁸ As cinco regiões naturais do Brasil, assim conhecidas como Norte, Nordeste, Sul, Sudeste e Centro-Oeste tem suas divisões garantidas desde 1941 com o trabalho de um dos mais importantes geógrafos brasileiros, Fabio de Macedo Soares Guimaraes (1906-1979). Este geógrafo atuando no que viria a ser o atual IBGE, conseguiu com o apoio e orientação de outro grande geógrafo, o alemã Leo Waibel de quem foi aluno, realizar uma divisão em bases do planejamento territorial reconhecidamente sábia visto apoiar-se em fatores naturais, tais como clima, vegetação e relevo, e não em unidades políticas. Tal proposta de divisão regional foi instituída pela Resolução n. 72 de 14 de Julho de 1941, sendo adotada como primeira divisão oficial do Brasil, pela circular n. 1 de 31 de janeiro de 1942 pela Secretaria da Presidência da República. Consultar IBGE

Constata-se desde então o caráter intrínseco e indissociável do campo e da cidade, do rural e do urbano desde os primeiros intuitos de compreensão da dinâmica socioespacial que viria a dar origem a atual RMR. Reafirmando que a cidade não se sobrepõe ao campo e tão pouco vice e versa. Admitindo-se maximamente o efeito do que Edouardo Font chama de codominância¹⁹. No âmbito inter-ambientes centro e periferia cabe a complementaridade e o movimento em mão-dupla trabalhada por José de Souza Martins em O Subúrbio²⁰. Ou seja, são movimentos centrífugos e centrípetos colaborando para a compreensão de totalidades. Totalidades que permitem a leitura do movimento conjuntural do mundo em que se insere historicamente, embora não sejam simplesmente reflexos dele,

A história local não é necessariamente o espelho da História de um país e de uma sociedade. A história local não é e não pode ser uma história-reflexo, porque se o fosse negaria a mediação em que se constitui a particularidade dos processos locais e imediatos e que não se repetem, nem podem se repetir, nos processos mais amplos, que com mais facilidade poderíamos definir como propriamente históricos²¹.

<http://memoria.ibge.gov.br/sinteses-historicas/pioneiros-do-ibge/fabio-de-macedo-soares-guimaraes>).

¹⁹ Edouard Font reivindica o rompimento da dicotomia entre rural e urbano. Nesse sentido elabora este conceito por oposição ao conceito de dominação urbana e constrangimento ou recessão do rural, na busca de algo que se aproximaria de um sincretismo urbano-rural, onde as características urbana e rurais seriam usadas num sentido complementar, objetivando a criação de espaços dentro do que seria uma nova modernidade (Font, Edouardo. Les activités non agricoles dans la recomposition de l'espace rural. Paris: L'Harmattan 2000).

²⁰ MARTINS, José de Souza. Subúrbio, Vida cotidiana e história no subúrbio da Cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. São Paulo: Editora Hucitec e Prefeitura de São Caetano do Sul, 1992.

²¹Op.cit..p. 12.

Clout em 1976 expressava seus desacordos com a visão dicotômica predominante de rural e urbano, propondo como alternativa uma escala de classificação, por que “o rural e o urbano, antes de constituírem categorias que se excluem mutuamente, parecem formar uma sociedade global que se assemelha a um espectro de combinações

A origem da RMR se vincula a funcionalidade socioeconômica que o espaço do Recife representou historicamente desde o período colonial, até os dias atuais. Recife, ponto de interseção entre a hinterlandia e os canais de drenagem e recepção de produtos e bens no contexto da primeira onda da globalização transatlântica e relação com outros espaços continentais²².

A região do entorno do Recife, cidade-portuária- marcada pela monocultura canavieira e seus manguezais, na qual desde os primórdios a diferenciação socioeconômica e a desigualdade já estava presente, conforme tratada pelo geógrafo Josué de Castro na sua tese de docência *Fatores de Localização da Cidade do Recife*²³.

A obra de Josué de Castro e a sua produção denunciando criticamente os contrastes do modelo de crescimento econômico e a ampliação da pobreza e desigualdade, como também registrado na outra obra mais famosa *Geografia da Fome*, o conduziram ao exílio na França.

Na França a problemática situação do crescimento naqueles moldes e as precárias condições de vida denunciadas, despertaram o

²² SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. São Paulo: Record, 2000. Neste livro o autor aborda as diferentes formas de globalização: fábula, como perversidade e como possibilidade aberta ao futuro de uma nova civilização planetária. No caso da América latina menciona, dando exemplo inclusive do Brasil, a primeira forma de globalização com o “pseudo-descobrimto” e a exploração do Brasil Colônia, com o tráfico de pessoas, espoliação de riquezas e exploração do trabalho. Vide vídeo *Por uma outra Globalização* de Silvio Tendler.

²³ CASTRO, Josué de. *Fatores de Localização da Cidade do Recife – um ensaio de geografia humana*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948. (Reeditado em 1954 como “A Cidade do Recife: ensaio de geografia urbana”, pela Casa do Estudante do Brasil. Rio de Janeiro).

interesse de vários estudiosos e pesquisadores que se atinham ao desenvolvimento de metodologias com vistas a elaboração de propostas e ordenamento territorial. Tal quadro oportunizou a vinda do economista e dominicano francês, denominado Padre Louis Lebret ²⁴ cuja atuação na área de planejamento territorial em base humanista e que se apoiava em pesquisas urbanas de contatos diretos com trabalhos de campo com ênfase nas condições de vida, para além das cidades núcleos ou centrais já se consolidava em outros países na África e América do Sul, findando por trazê-lo ao Brasil.

O Padre Lebret vai atuar inicialmente em São Paulo, e, posteriormente encontra aquele que viria a ser o seu melhor interlocutor, qual seja o engenheiro e urbanista Antonio Bezerra Baltar, para atuar no desenvolvimento regional do estado de Pernambuco.

Este engenheiro que defendera em 1951 a tese de concurso para provimento de cátedra de Urbanismo e Arquitetura Paisagística na então Escola de Belas Artes da Universidade do Recife, com o título “Diretrizes de um plano regional para o Recife”, já apresentava naquela oportunidade a o que viria ser a RMR como a Grande Recife.

Grande Recife que representaria uma região composta a partir do Recife pelos municípios de Olinda, Jaboatão dos Guararapes, São Lourenço da Mata e Cabo de Santo Agostinho.

Sem dúvida a sua obra torna-se seminal para a compreensão dos processos em formação das aglomerações urbanas e das áreas de influência da cidade-polo, bem como dos processos de transformação que se realizavam nas periferias rurais e as novas urbanas que

²⁴ Louis-Joseph Lebret, economista, religioso católico dominicano por isso mais conhecido como padre, foi criador do centro de pesquisa e humanismo em 1942, atuou em diversos países, além do Brasil, tais como Líbano, Senegal, Benin, Marfim, Colômbia e Venezuela e Vietnam do Sul. Atuou em diversos grupos de estudos para o desenvolvimento social e planejamento territorial através do IRFED - *Institut International de Recherche et de Formation, Éducation et Développement*, atual *Centre International Développement et Civilisations- Lebret-Irfed*, em Paris. Sua trajetória se vincula a de François Perroux na busca de novas abordagens para o planejamento territorial, relacionando o meio físico-natural a questões sociais e econômicas.

emergiam. Obra sucedida por outra, igualmente importante, desta feita transcendendo os limites da região metropolitana, qual seja a denominada “Índices Característicos do Desenvolvimento Urbano: tentativa de sistematização de uma teoria da urbanização das unidades residenciais”.²⁵

Ambos os trabalhos marcaram definitivamente a busca de um urbanismo com qualidade de vida. Este engenheiro com vasta experiência e vivência da realidade urbana nacional, conseguia dialogar com os aportes dos urbanistas contemporâneos que mais se destacavam igualmente nessa busca. Assim é que em suas referências constam europeus Ebenezer Howard²⁶ e Thomas Sharp²⁷, citações recorrentes nos estudos que buscam alternativas a expansão dos espaços urbanos sobre os campos. Foram os fundadores do movimento em defesa das cidades-jardim, por exemplo. Ou ainda, alguns norte-americanos como Palmer Putnam²⁸ e Harland Bartholomew²⁹, cujas contribuições se inseriam na busca de metodologias e técnicas em prol de melhor qualidade de vida ambiental no boom do crescimento urbano que se vivenciava nas grandes cidades industriais da América do Norte, em especial dos Estados Unidos e do Canadá. O Baltar extrai também desses

²⁵ BALTAR, Antônio Bezerra. Índices Característicos do Desenvolvimento Urbano: tentativa de sistematização de uma teoria da urbanização das unidades residenciais. Separata da Revista Portuguesa “Binário”, nº 14. 1959.

²⁶ Ebenezer Howard (1850-1928), inglês, estudioso das relações campo-cidade, é considerado pré-urbanista e fundador do movimento cidade-jardim, em virtude do lançamento de sua obra mais notável cidade jardim do amanhã.

²⁷ Thomas Wilfred Sharp (1901–1978), urbanista inglês integrante do movimento cidade-jardim.

²⁸ Palmer Cosslett Putnam (1900-1984) - engenheiro norte-americano que desenvolveu modelos relacionados a força da energia eólica ou ainda poder-se-ia dizer que seria um pioneiro na busca de alternativas sustentáveis dentro da cidade.

²⁹ Harland Bartholomew (1889- 1989) - planejador urbano e engenheiro, destacou-se pela introdução de novas metodologias para criação e expansão das cidades através do planejamento compreensivo.

referentes elementos para a sua proposta na análise dos volumes e proporções no uso e ocupação dos territórios urbanos.

A partir de 1954 ocorre o encontro das pessoas e ideias sob a forma de constituição de grupos de trabalho para propostas urbanísticas e novas estruturas e processos regionais. Esses encontros ocorreram sob a égide de uma instituição de consultoria criada desde 1950 e inspirada no Movimento Economia e Humanismo, também coordenada por Padre Lebret na França, denominada Sociedade para Análises Gráficas e Mecanográficas Aplicadas aos Complexos Sociais – SAGMACS³⁰, com o objetivo de discutir e realizar propostas de pesquisa urbana regional e social como instrumento dentro das ações de planejamento econômico e territorial.

A metodologia de pesquisa utilizadas pelos técnicos da SAGMACS³¹ iria marcar definitivamente um outro urbanismo e com

³⁰ Os trabalhos realizados pela SAGMACS consistiam em pesquisas urbanas, a partir de um trabalho empírico, capazes de desvendar importantes dados sobre as condições de vida da população e sobre o grau de urbanização das cidades brasileiras. E, nos anos 1950, esta metodologia ainda não havia sido incorporada pela urbanística brasileira, que se mostrava mais preocupada em dar respostas rápidas aos problemas das cidades, sem uma análise profunda dos motivos que ocasionavam tais problemas. Assim, a SAGMACS pensava, talvez devido a influência do engenheiro Baltar, polos de desenvolvimento e soluções para cidades multinucleadas, a fim de se evitar a concentração das melhores condições nas áreas centrais, levando-se também os equipamentos públicos e comerciais às áreas mais afastadas, inseridas nos bairros da periferia. Fatores estes inovadores para o pensamento urbanístico brasileiro, ainda que não pudesse ser considerado um trabalho propositivo, a exemplo dos trabalhos dos engenheiros e urbanistas das décadas de 1940-1950. LEME, M. C. da S. A pesquisa pioneira de Lebret. In: Espaço e Debate, vol. 24, nº 45, 2005.

³¹ A metodologia da SAGMACS consistia basicamente em desvendar as condições de vida da população. Para tanto, era necessário ir a campo, conhecer tais condições e verificar a cidade real, fato que no trabalho da “Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana” acabou por revelar a situação de vida e as condições urbanísticas dos bairros da periferia de São Paulo, de maneira jamais estudada até então pelos demais trabalhos de urbanismo. Deste modo, a metodologia desenvolvida pela SAGMACS e Lebret colocou os técnicos diretamente com a realidade da população, revelando novos aspectos das cidades, bem como da paisagem periférica que não era revelada pelos trabalhos de planejamento urbano da primeira metade do século XX, os quais levavam em consideração e priorizavam

novas formas de intervenção. É nesse contexto que são montadas as bases para a atual RMR. Ou seja, pontua a gênese como complexo urbano que viria a se aperfeiçoar e ganhar a dimensão atual.

Tratava-se de um período de intensa proposta de urbanização derivada de avanços tecnológicos e de impulsos econômicos para a industrialização no país, em detrimento de políticas agrícolas que permitissem um desenvolvimento e não somente o crescimento, como viria a suceder com os dados e taxas festejados de transformação de um país agrário em um país urbano, com todos os impactos sociais e ambientais decorrentes³².

Nesse período eclodiam as demandas e movimentos sociais tanto no ambiente urbano como no rural³³, o nível de insatisfação era proporcional às desigualdades socioeconômicas vivenciadas, sendo forte o apelo para ampliação da participação democrática e a reivindicação de um capitalismo reformado nacional³⁴.

Todo este conjunto de preocupações com o planejamento regional em bases humanistas, seja para o urbano, seja o conjunto de movimentos sociais que reivindicavam mudanças e reformas no âmbito agrário, vai ser fortemente impactado no âmbito político por uma série de manobras golpistas iniciadas desde a renúncia em 1950 de Jânio Quadros e que culmina com o golpe de 1964.

as áreas centrais em detrimento da cidade como um todo. LEME, M. C. da S. A pesquisa pioneira de Le Bret. In: Espaço e Debate, vol. 24, nº 45, 2005.

³² Ver Vídeo Distopias Urbanas de Silvio Tendler, 2014.

³³ Ver Vídeo filme-documentário *Cabra marcado para morrer*, de Eduardo Coutinho, ilustrativo desse período de conflitos no campo em 1963.

³⁴ “As classes dominantes e suas elites ideológicas e repressivas, no pré-64, apenas enxergavam baderna, anarquia, subversão e comunização do país diante de legítimas iniciativas dos operários, camponeses, estudantes, soldados e praças etc. Por vezes, expressas de forma altissonante e retórica, tais demandas, em sua substância, reivindicavam o alargamento da democracia política e a realização de reformas do capitalismo brasileiro”. TOLEDO, C. 1964: o golpe contra as reformas e a democracia. Rev. Bras. Hist. [online]. 2004, vol.24, n.47, pp. 13-28. ISSN 1806-9347.<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-01882004000100002>.

Nesse sentido, a busca por uma outra forma de desenvolvimento capitalista, dentro do que se chamava movimento desenvolvimentista-nacional, bem como outras formas de organização política foi fortemente marcada pelo golpe que destruiu organizações e reprimiu qualquer forma de movimento social. Os avanços como aqueles promovidos pelas ligas camponesas no campo em busca da dignidade do trabalho e de reformas na estrutura fundiária e produtiva do país, bem como as reivindicações dos trabalhadores no âmbito da produção industrial, bem como qualquer forma de contraposição ao capitalismo concentrador de rendas que aviltava no país, foram dizimados e ou distorcidos³⁵.

É nesse sentido, que os avanços como aqueles apontados desde o 1º Seminário sobre Habitação e Reforma Urbana promovido pelo Instituto de Arquitetos do Brasil e pelo Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado (IPASE), em 1963, no Rio de Janeiro que reivindicava um ente gestor do espaço econômico que se formava no que viria a ser os anéis ou áreas metropolitanas sofreram distorções e ou postergações. Nesse último caso se insere o Estatuto da Cidade, naquela ocasião discutido como reforma urbana, e só instaurado em 2001.

Ou ainda a criação de um ente gestor de espaços econômicos identificado nas pesquisas tais como as futuras regiões metropolitanas, só instituído e de cima para baixo, a partir de uma emenda à Constituição de 1967. Foi através dessa Emenda que estabelecia a Competência Privativa da União para criar Regiões Metropolitanas, ao longo do regime militar que surge a Lei Federal no 14 de 1973 que instituiu as primeiras nove regiões metropolitanas no país, dentre as quais a do Recife.

Região definida segundo os modelos de planejamento internacional vigentes na década de 1970³⁶ e consolidada institucionalmente no Brasil em pleno período da ditadura militar através de atos constitucionais, deduzindo-se portanto outra herança inequívoca a ser considerada na perspectiva da totalidade.

³⁵ FERNANDES, F. Brasil, em compasso de espera, São Paulo: Hucitec, 1980.

A RMR instituída pela Lei Federal número 14 de 1973 inicialmente era composta por nove municípios³⁷, - em virtude de desmembramentos de alguns desses municípios possibilitados pelo advento da Constituição federal de 1988 e anexação de outro, sempre estimulados pela política fiscal e política-, esse conjunto passou a ser de 14 (Abreu e Lima, Araçoiaba, Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho, Goiana, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife, São Lourenço da Mata).

O planejamento e a gestão dessa RMR ficou subordinada desde a sua institucionalização por uma estrutura administrativa vinculada ao governo do Estado de Pernambuco, a semelhança de outras regiões. Entretanto as diretrizes de planejamento estavam vinculadas fortemente ao modelo centralizador da gestão do país, inclusive condicionando administrativa e financeiramente os municípios abrangidos nessa região metropolitana através de ações coordenadas sob a égide dos interesses comuns metropolitanos.

Dentre as competências para gestão metropolitana dos serviços comuns, cabe destaque: Planejamento Integrado do desenvolvimento econômico e Social; Saneamento Básico notadamente, abastecimento de água e rede de esgoto e serviço de limpeza Urbana; Uso do solo Metropolitano; Transporte e sistema viário; Produção e distribuição de gás combustível canalizado; Aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental; Outros serviços incluídos na área da competência do conselho Deliberativo por Lei Federal.

Pode-se constatar a amplitude da competência desse ente, com tamanha responsabilidade e ingerência nos níveis de constitucionais de governo, quais sejam os municípios. O poder atribuído a essa entidade que no caso da RMR, denominou-se Fundação de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, passando por outras nomenclaturas na década de 1990 e desde 2003

³⁷ Os municípios originários da RMR eram: Recife, Olinda, Jaboatão, São Lourenço da Mata, Moreno, Cabo de Santo Agostinho, Paulista e Itamaracá.

regulamentada como agência conhecida como CONDEPE/FIDEM³⁸, transcendia a relação democrática ansiada na gênese dos estudos da região econômica que se expandia, conforme antes aventado.

Ao longo de sua existência essa Fundação produziu diversos Planos de Desenvolvimento Integrados Metropolitanos, bem como Planos Setoriais, além de Diretrizes indutoras de planos e projetos quer seja no âmbito da região como um todo, quer seja nas suas municipalidades. Especialmente tais intervenções tinham como o foco o urbano, enquanto que caberia sempre ao órgão denominado Instituto Nacional de Colonização e reforma Agrária – INCRA os ambientes rurais. Isso, sempre na condição de se assegurar a soberania municipal, desde que devidamente subordinada aos interesses comuns, como já expresso.

O legado do planejamento herdado desde esse período das primeiras duas décadas dessa então FIDEM construíram o arcabouço do que seria os ambientes urbanos e rurais, devidamente incorporados nas diretrizes municipais, com exceção de Recife, que, rapidamente se converteu em quase totalmente urbana, promovendo-a literal e funcionalmente como cidade.

Ponto essa introdução para situar o leitor acerca do reconhecimento respeitoso da complexidade do assunto e o caráter crítico que a sua condução reivindica, tanto na perspectiva teórica, técnica, política e acadêmica.

Na contemporaneidade mais que em qualquer momento da história se reafirma a necessidade de revisitar essas “dicotomias” e “dualidades” criadas, bem como resgatar a história circunstancial que conforma a história da Região Metropolitana do Recife juntando os “fragmentos da circunstância”, para que esses ganhem sentido, entendidos como forma dada pela História.

É essa tentativa que venho propondo de dar um sentido histórico ao que se identifica como urbano a partir do rural e vice versa que não vê os fatos locais isoladamente, mas faz ponte com o

³⁸ Lei Complementar nº 049 de 31 de janeiro de 2003 e os decretos nº 25.491 de 26 de maio e nº 25.526 de 04 de junho, ambos de 2003 são os instrumentos legais que respaldam a atuação da Agência Condepe/Fidem.

contexto nacional e internacional, superando a alienante e circunscrita perspectiva de supremacia de uma pelo outro.

O fato é que no âmbito da questão metropolitana as dinâmicas sociais e econômicas em qualquer escala, seja no intra como no que diz respeito ao intermunicipal, além de não terem sido aprofundadas para além do que disciplinava os dados e contingentes Planos Diretores e ou Leis de Ordenamento e/ou zoneamento municipais, quando existiam, claro, se tornou progressivamente de maior complexidade, como é o caso na contemporaneidade.

As transformações e os marcos técnicos e tecnológicos, condizentes ao aperfeiçoamento do sociometabolismo³⁹ do capital mediados senão solidamente e intensamente imbricados na intervenção do Estado e pelos interesses em variadas escalas, corroboram para o esvaziamento de qualquer reflexão e ou revisitação das dinâmicas numa abordagem coletiva, de interesse comum.

De acordo com Mézáros (2002, p.97) “o sistema do capital é, na realidade, o primeiro na história que se constitui como totalizador irrecusável e irresistível, não importa quão repressivo tenha de ser a imposição de sua função totalizadora em qualquer momento e em qualquer lugar em que encontre resistência”. É nessa perspectiva que se encontra a RMR na atualidade segundo os esforços de compreensão do que ainda existiria do rural, ou em que sentido o contemporâneo se articula com o que lhe antecedeu.

Trata-se da quinta região mais populosa entre todas as demais regiões metropolitanas do país, abriga em seus 3.995,9 km², uma população de 3.589.674 habitantes, o que significa que concentra em apenas 2,81% da área do estado de Pernambuco, quase 50% de toda a população (IBGE, 2010). A cidade do Recife destaca-se pela elevada concentração da população urbana, visto que abriga em seus exíguos 218 km², ou seja numa extensão territorial de apenas 7,2% de toda a área da RMR, a elevada participação de 41,6 % do conjunto total de todos os habitantes dessa região. Essa concentração reafirma-se historicamente, e por distintos motivos em diferentes etapas, desde o período colonial.

³⁹ Mézáros . I. Para Além do Capital .São Paulo: Boitempo.2002, p.97.

A RMR destaca-se também pelo fato de ser responsável pela geração expressiva de 65,1% de todo o PIB estadual em grande parte gerada pela realização de atividades urbanas, visto que apenas responde por cerca de 5% de toda a população rural do estado, ou seja, apenas 101.383 habitantes estão declaradamente reconhecidos como integrantes da população rural, ainda de acordo com o último censo do IBGE.

APROVEITANDO O RURAL E O URBANO PARA FALAR RAPIDAMENTE DA SUA FORMA DE REPRESENTAÇÃO DA COMPLEXIDADE DA TOTALIDADE ATRAVÉS DA PAISAGEM

A categoria Paisagem, no plano da geografia é aquela que mais oferece elementos de reconhecimento para representação e identificação de propriedades, objetos, formas, conteúdos e processos que grosso modo colaboram para a discussão deste tema, tão caro à sociedade.

Isto posto, uma vez que a paisagem é uma categoria polissêmica⁴⁰, estudada por diversos campos de saberes e dentro deles segundo diferentes perspectivas e métodos, é importante desde então situar de que paisagem estamos tratando quando a elegemos como uma categoria especial que aproveitamos para inserir como um pequeno aporte neste texto.

O Carl Sauer, geógrafo estudioso da paisagem, assim justificaria a sua distinção frente a outras categorias geográficas igualmente importantes,

Em um certo sentido, “área” e “região” são termos equivalentes. É claro que a área é um termo geral e não distintivamente geográfico. Região passou a significar, pelo menos para alguns geógrafos, uma ordem de magnitude. Paisagem é o equivalente em inglês para o termo que os geógrafos alemães estão usando amplamente, e tem estritamente o significado:

⁴⁰ GOMES, Edvania T. A. – Recortes de Paisagens na Cidade do Recife- Uma abordagem Geográfica. Recife:Massangana, 2007.

*uma forma da terra na qual o processo de modelagem não é de modo algum imaginado como simplesmente físico. Ela pode ser, portanto, definida como uma área composta por uma associação distinta de formas, ao mesmo tempo físicas e culturais*⁴¹. (SAUER, C. 1998:23)

A Paisagem aqui considerada remete as definições elaboradas no início do século XX pelo norte-americano Carl Sauer quando em paralelo as investigações que Alfred Schlueter contemporaneamente realizava na Alemanha, tentava classificar o espaço segundo as diferentes formas que as obras do homem nele impressos, caracterizando-o, e deixando suas marcas. Formas e movimentos da população como mobilidades, densidades, migrações, deslocamentos sazonais. Mas também habitação com as suas estruturas, agrupamentos, distritos rurais, aglomerados, e cidades. Mas e também, formas de produção, utilização da terra através de produtos primários, fazendas, florestas, minas, dentre outras formas culturais que nelas se instalavam.

Enfim, paisagem como recorte de uma totalidade espacial que se revela como modelada por agentes em determinados meios, naturais ou não. Ou seja, a paisagem é a área geográfica em seu último significado ou seja, core. Paisagem aqui tratada como processos segundo a estética da apropriação social. Paisagem que assume formas de representação a partir do Trabalho como mediação na relação dos homens entre si e desses para com a natureza. Paisagem enquanto espaços de reprodução de formas de vida. Paisagem que analisada a partir das dimensões históricas da estética da produção e consumo de mercadorias possibilita pistas para atar pontas de realidades aparentemente dispares e seccionadas como

⁴¹ SAUER, Carl. A Morfologia da Paisagem (Publicado Originalmente como “The Morphology of landscapes”, University of California, Publications in Geography, vol.2, n. 2, 1925, pp. 19-54. Traduzido por Gabrielle Correa Braga, Bolsista CNPq/UERJ. Revisão de Roberto Lobato Correa, Departamento de Geografia, UFRJ). In: CORREA, Roberto e ROZENDAHL, Z. (Org.) Paisagem, Tempo e Cultura. Rio de Janeiro:1998. pp.12:74

sugere a primeira vista a difícil leitura da realidade contemporânea do rural e o do urbano em especial nos espaços metropolitanos.

No âmbito da paisagem identifica-se que o rural caracterizou-se classicamente como espaço social de produção a partir do trabalho sobre a terra, seja através da produção de alimentos, criatórios, pastos, dentre outros usos realizados por grupos familiares ou grandes empresas. Produtividade relacionada à busca de maior rentabilidade através da adoção de técnicas e métodos alavancados a partir do século XVIII e atualizados tecnologicamente a partir da revolução verde iniciada na década de 1950 e difundida em todo o mundo.

Nessa perspectiva também foi representado como de lazer, de salubridade e sanidade, contendo a sua dimensão estética da harmonia capturada e reproduzida, também artisticamente sobre telas em quadros e imagens. Paisagem nesse caráter idílico do rural que se converte também na mercantilização do turismo contemporâneo com as segundas residências e outras formas de consumo.

É fato que a paisagem no entorno das metrópoles vai sendo metamorfoseada no processo de *desagricolização*⁴² dos espaços onde prevaleciam as atividades rurais, especialmente vinculados a monoculturas, sugerindo a submissão à expansão das vilas e cidades que se alargaria sobre o rural. No entanto, longe de sua extinção, o que se verifica é a existência de pluriatividades exigindo um novo aporte para a leitura dos conteúdos e processos, afinal, segundo Souza (2000.p.2)

O meio rural encontra-se atualmente diante de um equilíbrio frágil entre as funções que lhe são exigidas:

⁴² A forma como outrora se concebeu a agricultura e o mundo rural encontra-se em profunda transformação desde as décadas de 80 e 90 do século XX, com o desenvolvimento da “preocupação ambientalista-paisagista” e com o aparecimento ou reaparecimento de um outro conjunto de questões, nomeadamente, conservação dos recursos naturais e biodiversidade; contemplação e preservação da paisagem; desagricolização/socialização da paisagem/apropriação elitista; diversificação de cenários; gestão das paisagens e da beleza estética das áreas rurais; globalização da produção agro-alimentar e do consumo; migrações residenciais e consumo de espaço; o agricultor como «guardião da natureza» e o cidadão como agente de desenvolvimento.

não somente continua vinculado à produção de alimentos e de matérias-primas, mas também deverá constituir-se em um local para atividades de lazer e ócio, prestação de serviços e indústrias de transformações, moradia, bem como àquelas de preservação ambiental.

E é nessa perspectiva que o urbano e o rural se configuram nas formas construídas pelo homem e animadas pelos processos que geridos entre os grupos e classes sociais entre eles e para com o meio. Essa apreensão implica em arranjos e organizações de elementos, segundo critérios culturais e filtros psicológicos e emocionais próprios. As representações das paisagens não se repetem, a não ser por massificação cultural, o que não impede que elementos marcantes sejam recorrentes ou aludidos nessas representações. Conforme pode ser observado nas paisagens das cidades onde persistem, mais fortemente, no imaginário coletivo determinados atributos associados a redes, fluxos, cercas, limites, zoneamentos, edifícios, ao lado de ruídos, poluições diversas, canais, linhas, perdas de relação de vizinhança, espaços centrais diariamente saturados e noturnamente desertos e, principalmente a ausência de natureza em forma nativa, ou, encontrada reproduzida ou artificialmente simulada.

É legítimo então desmistificar a questão da supremacia de um aspecto sobre o outro para tratar de um processo de construção que se refaz ao longo da história. Cabe situar-se longe da demonização do urbano como algoz nesse processo de *desagricolização*, o urbano em si, também está impactado pelas metamorfoses da urbanização marcadas em alguns países e ou regiões pela *desindustrialização* e com fortes indícios de, em curto tempo, ser afetado pela *desterciarização* em especial pela impossibilidade competitiva e extensiva de seguir na aposta do capital nas atuais bases.

O urbano classicamente representado na paisagem como o *locus* da reprodução e circulação do capital, especialmente nas metrópoles colônias, como espaços de drenagem da economia agroexportadora. Paisagem que se metamorfoseia com maior velocidade e densidade de usos e ocupações com ritmos temporais

determinados pelas diferentes estratégias do capital. Paisagem urbana mercantil, Paisagem urbana com predomínio da industrialização. Paisagem urbana dos serviços. Paisagem urbana em redes conectadas pela informação e tecnologia. E, em algumas metrópoles pelo movimento quaternarização. Paisagem marcada pela especulação imobiliária de seus terrenos. Paisagem Urbana na qual a mercadoria está presente em todos os segmentos na lógica da estética do consumo. Paisagem na qual a despeito de ser o homem o seu produtor ele mesmo convertendo e se apropriando dos elementos da natureza como mercadoria⁴³ finda por converter-se em mercadoria ambulantes nos seus espaços. Mercadoria que produz mercadoria em ritmo incessante.

PINÇANDO RECORTES DOS MUNICÍPIOS QUE COMPOEM A RMR

Os tímidos avanços em termos do que se chama de governança participativa e outros instrumentos e possibilidades de maior “autonomia” municipal decorrentes da Constituição Federal de 1988 - CF 1988⁴⁴ e posteriormente o Estatuto da Cidade (2001)⁴⁵, assim como a criação de Ministério e Secretarias da Cidade nos âmbitos do Estado e Municípios não subvertem esses velhos dilemas.

A observação apenas desses aspectos em meio a tantos que poderiam ser aqui exemplificados revelam que desde a sua origem esses entes metropolitanos e a relação com os governos em todos os níveis, desde aqueles que a região abrange, até no nível da União,

⁴³ HAUG, Fritz W. – *Crítica da Estética da Mercadoria*. São Paulo: UNESP, 1997.

⁴⁴A Constituição de 1988 possibilita a descentralização atribuindo ao Estado o poder de criar as regiões Metropolitanas, sendo omissa quanto à responsabilidade dos entes envolvidos. Paralelamente aumenta o protagonismo municipal sem disciplinar sobre ações intermunicipais e regionais.

⁴⁵ O Estatuto da Cidade estabelecido pela LEI 10.257- 2001, não dedica atenção específica a questão regional e metropolitana limitando-se a afirmativa da obrigatória e expressiva participação da sociedade nos organismos de Gestão Metropolitana.

estão saturados de ações, medidas, intervenções, inversões sem a gestão e fiscalização transparente quanto aos serviços comuns metropolitanos. Uma ampla teia normativa e de planos em todas as escalas sem a necessária articulação, e com efetivas brechas possibilitadas a partir do instituto assim denominado juridicamente “*interesse social*”. Ancoragem legal para uma série de transformações conduzidas sob a égide de agentes econômicos e políticos dominantes.

A própria regionalização metropolitana do Recife, foi realizada em 1973 segundo esses critérios, excluindo de seu perímetro municípios como Vitória de Santo Antão, a despeito deste se inserir funcionalmente e se encontrar articulado à economia da cidade-polo e seu entorno, atendendo aos supostos critérios técnicos adotados.

Embora oficialmente não sendo integrado a RMR na atualidade neste município se encontra em expansão um parque industrial de relevância, e existe uma integração na mobilidade efetiva, o que, de acordo com o disposto no artigo 2º e especialmente no que concerne aos requisitos para os municípios se integrarem à RMR considerar a possibilidade de ampliação da Região Metropolitana, através de: evidência ou tendência à conurbação, ou ainda a necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; e mais havendo a existência de relação de integração funcional de natureza socioeconômica ou de serviços.

Esses requisitos não foram suficientemente reconhecidos para a sua integração como município metropolitano, dentro da atual regionalização, conforme parecer técnico desfavorável ao pedido de sua inclusão n RMR, aprovado na 6ª, reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMR, em 14.12.1995.

Não é surpreendente essa resistência, visto constatar-se inclusive a tardia inclusão do município de Ipojuca⁴⁶ que, a despeito

⁴⁶ Ipojuca é um município localizado a cerca de 40 Km do Recife, capital do estado de Pernambuco. Este município tem 514,8 km², dos quais apenas 0,368 km² desse total corresponde a área urbana. Possui uma população total de 87 926 habitantes, constituindo o 15º município mais populoso de Pernambuco. Trata-se de um município com forte presença da agricultura canavieira, com forte concentração

de fortes vínculos com a economia metropolitana só passou reconhecidamente a integrar o conjunto dos atuais 14 municípios metropolitanos com o ressurgimento do Projeto do Complexo Industrial Portuário de SUAPE. Projeto que surgiu em meio a polemicas numa área de vulnerabilidade ambiental na década de 1970 e que foi retomado em virtude na esteira do projeto econômico liberal que se avoluma desde o final do século XX a passos largos.

Na atualidade e desde 11 de fevereiro de 2012 a RMR a partir de um projeto de lei Estadual teve incluído em seu perímetro os municípios de Goiana, Escada e Sirinhaém. Assim o espaço metropolitano passará a contar com 17 municípios. Sendo denominada na atualidade esse conjunto de municípios como Territórios Estratégicos, coerente ao modismo que assola a literatura corrente no país que muda os títulos mas não os processos em seus conteúdos.

O argumento para inclusão desses municípios se baseia na articulação econômica e deverá ser apreciado através de parecer técnico pelo Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife -CONDERM.

Quanto ao município de Ipojuca é importante destacar que a despeito de apresentar dados favoráveis quanto aos indicadores econômicos como o PIB, representando o segundo maior do Estado, contempla fortes contrastes e desigualdades sociais, quer seja no parâmetro do IDH, quer seja quanto ao índice de analfabetismo, bem como trata-se do município com o maior número de população rural⁴⁷.

fundiária. Isso permite compreender o fato de aproximadamente 75 % da população ipojucana se concentrar no perímetro urbano e ou peri-urbano. Este município apresenta um IDH de 0,619, considerado abaixo da média estadual, contrastando com o seu PIB que é o segundo maior de Pernambuco. E o seu PIB Industrial é o quarto maior do Estado. A sua base econômica vem sendo dinamizada pelas atividades relacionadas ao turismo. Porto de Galinhas, Cupe, Muro Alto, Maracaípe e Serrambi.

⁴⁷ A pesquisa de mestrado “Os sinuosos caminhos do desenvolvimento: desigualdade social e pobreza em Ipojuca”, realizada pelo assistente social Thiago Antônio Pereira dos Santos no Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Pernambuco, contradiz esse argumento

PONTUANDO ALGUNS CAMPOS TEMÁTICOS NA ESFERA DO PLANEJAMENTO METROPOLITANO – INFERINDO ALGUMAS BASES PARA O ATUAL PADRÃO DE OCUPAÇÃO

A RMR foi dotada ao longo dos seus mais de 40 anos de existência de um conjunto de planos e propostas dentro do conhecido planejamento compreensivo, cuja real efetivação sempre esteve fragilizada pelo jogo de interesses políticos e mais que tudo, no estilo top-down (cima para baixo, considerando que na legislação que instituiu as regiões metropolitanas previa que os municípios que aderissem as diretrizes derivadas desse conjunto de ações captaria mais recursos e seriam dotados de maiores inversões).

O planejamento se pautava pelo caráter sequencial e compreensivo, sendo dividido em fases ou etapas. Quando da mudança advinda da CF/88 adotou-se pela resistência protagonizada pelos municípios e pelo incremento do neoliberalismo um tipo de planejamento desenvolvido pela escola incrementalista que

desenvolvimentista: “O governo vendeu a ideia do pleno emprego e agora chegou a uma encruzilhada.” A pesquisa também aponta que Ipojuca apresenta a maior população rural ou de área periurbana da Região Metropolitana do Recife. Grande parte dessa população está concentrada em vilarejos, uma herança dos antigos engenhos de cana-de-açúcar, produto que significou, por séculos, o projeto econômico do município. O fenômeno pode ser explicado, primeiramente, pelas desapropriações dos moradores da região onde foi construído o Complexo de Suape. Foram 17 comunidades em conflito aberto com a execução do projeto. Em um segundo momento, a especulação imobiliária e o aumento do custo de vida desencadearam uma reação de “êxodo urbano”, de forma que, enquanto a população urbana de Ipojuca cresceu 30% entre 2000 e 2012, a população rural seguiu constante. “Dos 14 municípios que compõem a RMR, Ipojuca, em 2010, apresentou relativamente o maior peso do setor industrial na composição do seu PIB (31,14%), simultaneamente, caminhou para um aumento populacional rural nos dez primeiros anos”, afirma.

Em 2010, Ipojuca registrou média de analfabetismo de 8,47%, acima do percentual da RMR. No entanto, isso significa que um quinto da população maior de 10 anos (19,21%) é analfabeta. Já o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da cidade é inferior ao do município do Cabo de Santo Agostinho, onde Suape também está localizado. De acordo com dados do Censo de 2010 do IBGE, Ipojuca obteve o segundo menor IDH da RMR.

correspondia a idas e voltas, avanços e recuos. Ainda visto numa postura hierárquica porem mais flexível e, principalmente político. Por fim no quadro do avanço do processo participativo que assumia destaque no mundo, particularmente com a defesa dos direitos civis, constata-se que a via seria atuar com o planejamento para mudança social e ou sugerindo ações voltadas para os segmentos sociais de baixa renda.

Nesse sentido, surge em meados da década de 80 o planejamento advocatício em favor dos menos favorecidos e, através deste chamado *advocacy planning*. Trata-se do processo de criação e fortalecimento de conselhos e representações civis, e na estrutura do órgão metropolitano toma espaço os conselhos deliberativos e consultivos. No quadro da metrópole os planos diretores passam a impor condições a serem contempladas nos planos metropolitanos e ações intervenções até então na dinâmica do top-down. Especialmente em Recife em 1983 a Lei de uso e Ocupação do Solo reconheceu as Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS que viriam a se consolidar em 1987, com instrumentos de inibição especulativa do mercado imobiliário.

A despeito de todo este conjunto de planos e da equipe técnica qualificada para a concepção e consecução das intervenções, o contexto político-institucional revelava impossibilidades do planejamento segundo a estrutura posta e mais, a fragilidade de uma instituição atuar de forma regional sem ser um terceiro nível de poder federado ficou cada vez mais exposta.

A urbanização se materializava em ritmo veloz e intenso desafiando, na esteira da Competição Tributária em que se converteu a guerra fiscal com incentivos a instalação de novos empreendimentos de toda natureza com baixo ou até mesmo total isenção de impostos fiscais muitos conteúdos e propostas das diretrizes previstas para os municípios e suas áreas urbanas e rurais, existentes nos Planos de Desenvolvimento Metropolitano⁴⁸.

⁴⁸ GOMES, Edvania T. A. – Espaço, Planejamento e Gestão de Serviços Comuns Metropolitanos - uma perspectiva geográfica sobre a RMR- UFPE/PPGEO Dissertação de Mestrado, Recife.1989.

Sucessivos marcos temáticos de interesse do capital internacional esgueirados ou amplamente divulgados são incorporados rapidamente às diretrizes dos planos e projetos, definindo prioridades e setores focados nos planos.

É dessa forma que, a exemplo do que ocorria em outras regiões metropolitanas, foram estabelecidos os Planos Viários, muitos com uma visão futurista e determinante conduzindo a projetos megalomaniacos, em princípio, porém garantindo, dentro da sua lógica a reserva desde então de áreas para urbanização em todos os municípios integrantes da RMR. Nesse propósito, mobilizando estoques de áreas rurais para essa finalidade e buscando justificativas igualmente em outros serviços comuns metropolitanos, como o da habitação, conforme anteriormente mencionado.

Ao lado dessas reservas de terra que adentravam os ambientes até então vinculados e ou submetidos a gestão do INCRA⁴⁹ e ou igualmente sob competência do planejamento municipal, verificar-se-ia a expansão urbana e a indicação da implantação de grandes equipamentos, como veio a ser os Distritos Industrial, ainda dentro do modelo determinado ou previsto pela indústria tardia no país.

Os planos viários de mobilidade metropolitana de grande força durante a década de 1970 e 1980 são engavetados ficando efetivamente resumidos a infraestruturas para interligação com conjuntos habitacionais, que cortando espaços ainda não ocupados dentro da malha urbana em direção a terras herdadas da agroindústria açucareira falida ou terras negociadas e hipotecadas, geravam valorização de outras áreas financiando a futura especulação imobiliária e gerando a chamada deseconomia urbana.

⁴⁹ Na Instrução INCRA Nº 17-b de 22/12/80 - Dispõe sobre o parcelamento do solo para fins urbanos de imóveis rurais e parcelamento para fins agrícolas de imóveis rurais

1. Conforme disposto na Lei Estadual Nº. 9.990/87, somente poderão ser parceladas na forma de loteamento as glebas com área igual ou superior a 10.000,00m² (dez mil metros quadrados), à exceção dos casos de enclave urbano, quando a solução técnica do loteamento proporcione a melhoria do sistema viário ou dos equipamentos urbanos existentes.

A década de 80 é marcada também na RMR, igualmente a exemplo do que ocorria em outras áreas metropolitanas, pelos projetos de identificação e tombamento de sítios históricos, acompanhando o movimento internacional, definidos pelo Plano de Preservação dos Sítios Históricos – PPSH elaborado em 1978, por técnicos da FIDEM. Nesse sentido, nas áreas urbanas e rurais são catalogados e definidos os zoneamentos desses bens e imóveis, num esforço de controlar a sua preservação e a área de preservação do tombamento.

Decerto que a reação dos donos desses imóveis não foi das mais favoráveis, visto que em muitos casos se sucederam incêndios e desventuras que comprometiam a aplicação da legislação imposta. As casas grandes ou os sobrados como bem mencionava o Gilberto Freyre na sua obra, já citada, bem como as edificações coloniais desapareciam com muito mais rapidez do que o tempo que lhe seria previsto.

Especialmente nos ambientes urbanos havia certo nível de controle, entretanto nos espaços periféricos dos centros dos municípios e ou, principalmente nos espaços de usos rurais identificados pela legislação municipal e ou reconhecidos pelo INCRA, as notícias se sucediam de perdas desses elementos históricos.

Outro marco na história do planejamento que contribui para entender o caráter imbrincado do rural e do urbano dentro do espaço metropolitano diz respeito ao advento institucional e legal da temática ambiental dentro do conjunto de medidas que vai gestar a política nacional de meio ambiente do país.

Após o vexame da participação do país avido pelo crescimento industrial a qualquer custo, ao ponto de se propor a vinda da poluição ambiental desde que acompanhada da vinda de grandes indústrias, são envidadas medidas para diminuir esse constrangimento internacional, intensificando-se propostas que pudessem diminuir o quadro de danos ambientais e precariedade na saúde pública que se agravava em ritmo progressivo.

Considerados serviços comuns metropolitanos o saneamento básico e a vegetação, bem como os demais recursos ambientais e de lazer, passam a configurar preocupação temática. Nesse momento, as

áreas reconhecidas de recargas de aquífero subterrâneos, anteriormente identificadas nos planos de saneamento que remetem aos grupos técnicos de pesquisa do período da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste- SUDENE⁵⁰ e sucedidos pela Companhia de Abastecimento de Água do Estado - COMPESA, passam a ser incorporadas e delimitadas como área de mananciais⁵¹, por exemplo.

Bem como as matas ciliares ao longo dos cursos de água, e as demandas para a proteção das suas bordas, a exemplo do que já previam e orientavam os Códigos de Água e Florestal, desde a década de 1930 e 1960⁵², posteriormente alterados.

O Plano de Mananciais sem sombra de dúvidas representou um importante marco na história da RMR, e suas diretrizes são válidas até a atualidade pela profundidade técnica e orientação do seu conteúdo, garantindo o abastecimento de água e norteando medidas de proteção e cuidado na sua gestão.

Por outro lado, as grandes extensões de áreas identificadas e situadas nas áreas de então destinadas ao uso rural nos municípios, em especial localizadas na estrutura de anfiteatro do relevo ondulado da porção oeste no sentido norte e sul da RMR, se converteram na atualidade em reservas de terras para onde se verificam novos projetos de grande impacto⁵³, tais como o Complexo da Arena

⁵⁰ OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma Re(li)gião: SUDENE, Nordeste, Planejamento e Conflito de Classes*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

⁵¹ LEI Nº 9.860 DE 12 DE AGOSTO DE 1986 que delimita as áreas de proteção dos mananciais de interesse da Região Metropolitana do Recife, e estabelece condições para a preservação dos recursos hídricos.

⁵² Lei nº 12.651, de 25/05/2012 (Código Florestal). Altera as Leis nºs. 6.938 de 31/08/1981, 9.393, de 19/12/1996, e 11.428, de 22/12/2006, revoga as Leis nºs. 4.771, de 15/09/1965, e 7.554, de 14/04/1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67 de 24/08/2010.

⁵³ AGÊNCIA CONDEPE/FIDEM. *Diagnóstico para o Desenvolvimento Sustentável Oeste Metropolitano*. Governo do Estado, 2010.

Pernambuco⁵⁴ em São Lourenço da Mata⁵⁵, ou ainda o projeto viário atual do Arco Metropolitano⁵⁶.

A Arena Pernambuco localizada em área de recarga de aquífero, e de proteção ambiental alusiva ao manancial hídrico e de vegetação, representa o impacto em comunidades originárias com perversos processos de desapropriação. Como já escrito anteriormente, trata-se de projeto que contraria todos os predicados de sustentabilidade ambiental e social, pelos inúmeros impactos desde a sua obra inicial e que será potencializada ao longo dos 30 anos futuros de garantia da transferência desses direitos de ordenamento territorial transferidos a um consórcio imobiliário, conforme consta no Estudo de Impacto Ambiental apresentado.

Não obstante, essas intervenções foram saudadas e divulgadas nos meios de comunicação como geradoras de grandes benefícios para a economia de Pernambuco:

O Oeste agora ganhou o foco das políticas de crescimento socioeconômico do Governo. O Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da Cidade da Copa, em São Lourenço da Mata, prevê que nos próximos 20 anos, a localidade esteja equipada com hotéis, hipermercados, cinemas,

⁵⁴ Trata-se de um complexo construído para abrigar, durante a Copa de Futebol do mundo de 2014, partidas de futebol, portanto um estádio, mas também, uma verdadeira cidade da copa, denominada bairro. O complexo se situa em, área de 247 ha, em grande parte de propriedade do Governo do Estado de Pernambuco. Parte dessa área era definida como de proteção ambiental e outra de acordo com o Plano Diretor do município era uma Zona Especial de Interesse Social – ZEIS 2, existindo cerca de 50 famílias, dentre essas quase 90% teve que ser desterritorializada ao longo da construção de obras para a referida copa.

⁵⁵ O município de São Lourenço da Mata ocupa a 10ª posição quanto ao Índice de Desenvolvimento Humano – IDH, entre os 14 municípios da RMR. E tem o 12º menor Produto Interno Bruto – PIB, da RMR (Agência Condepe/FIDEM, 2010).

⁵⁶ Trata-se de uma via, que a exemplo do que ocorre em outras metrópoles brasileiras, passou a ser denominada de arco, em virtude do que antes se denominava perimetral, por seguir nesse desenho abraçando ou contornando os ditos bairros centrais ou municípios centrais metropolitanos.

shoppings, restaurantes, torres empresariais e centro de convenções. O estudo, apoiado em uma pesquisa da Agência Condepe/Fidem, estima que sejam criados 26,3 mil postos de trabalhos diretos e indiretos, fora os mais de 27 mil empregos durante as duas etapas de construção de todo o complexo e as 300 vagas que serão ofertadas pela administração pública para os serviços voltados à operação e manutenção da infraestrutura e dos espaços públicos⁵⁷.

As áreas reconhecidamente destinadas à proteção como remanescentes em forma de fragmentos da mata atlântica, bem como as áreas estuarinas⁵⁸, e ou de manguezais, igualmente representaram ao longo de quase 40 anos ilhas constantemente ameaçadas. Ameaças advindas por distintas formas de ocupação, sejam genuínas por necessidades como as de demanda habitacional frente ao não atendimento das demandas reais,- visto que esse tema deixaria de ser prioridade na agenda política- seja por força de políticas a serviço do sociometabolismo do capital em grande monta associado a interesses imobiliários e megaempreendimentos.

Por outro lado, a pressão por novos loteamentos e o aquecimento da força imobiliária é intensa e progressiva. É importante destacar que, durante duas décadas foi possível garantir o cumprimento de medidas de proteção dessas áreas ambientais a partir da aplicação da lei de parcelamento do solo urbano – lei Federal 6766/79⁵⁹.

Ou seja, grande parte dessa proteção e da gestão da política ambiental se deve ao instrumento de parcelamento do solo urbano

⁵⁷http://www1.folhape.com.br/cms/opencms/folhape/pt/edicaoimpresa/arquivos/2013/02/27_02_2013/0050.html

⁵⁸ Lei Estadual nº 9931, de 11/12/1986 (define as Áreas Estuarinas de Pernambuco.).

⁵⁹ Lei Federal nº 6.766, de 19/12/1976 (Parcelamento do Solo Urbano). Modificada pelas Leis 9.785, de 29/01/1999, 10.932, de 03/08/2004, 11.445, de 05/01/2007 e a Medida Provisória Nº 547, de 11/10/2011

que igualmente marcou a década de 1980 através da regularização fundiária urbana por meio da gestão do parcelamento com o advento da Lei Federal 6766/79.

Os espaços de destinação rural ou assim reconhecidos e especializados pelos órgãos de planejamento e gestão federal, estadual e municipal seguem sendo *locus* de estratégias de ocupação de grandes empreendimentos, desde os projetos de envergadura nacional como o PROALCOOL⁶⁰, com todo o conjunto de impactos registrados até mesmo nos relatórios técnicos do órgão ambiental do estado de Pernambuco,

A multiplicação das unidades produtoras de álcool teve como resultado um aumento proporcional da demanda de matéria-prima, acarretando a ampliação, entre 1970 e 1980, em 38,8 %, da área cultivada com cana-de-açúcar e em 53,0 %, da quantidade de cana produzida na microrregião da Mata Úmida Pernambucana. O crescimento horizontal da produção de cana-de-açúcar dar-se-á em detrimento das lavouras de subsistência e à custa da destruição dos remanescentes de mata. Dados do IBGE, relativos à utilização das terras na microrregião da Mata Úmida Pernambucana, no período 1970-1980, ilustram esse fato ao indicarem uma redução de 26,3 % na área de matas e florestas, de 20,4 % na área de pastagens naturais e de 21,7 % nas terras em descanso e terras produtivas não-utilizadas, contra um aumento de 28,9 % na área de lavouras permanentes e temporárias. Aumento esse ocorrido, sobretudo, na área das lavouras temporárias, categoria na qual está classificada a cana-de-açúcar (IBGE, 1970 e 1980)⁶¹.

⁶¹ GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO - SECRETARIA DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E MEIO AMBIENTE -COMPANHIA PERNAMBUCANA DO MEIO AMBIENTE - Síntese do Diagnóstico Sócio-ambiental da Área de Proteção Ambiental de Guadalupe (APA - Guadalupe). Recife, www.cprh.pe.gov.br/downloads/socio-ambiental1.doc

E essas políticas dentro do sociometabolismo do capital vão se tornando mais primorosas no avanço sobre esses espaços de antigas usinas e engenhos de açúcar ou simplesmente reservas de matas, novas iniciativas imobiliárias de empreendimentos voltados ao novo filão que emergiu com muita força na década de 1990 que é o turismo, seguido por outros empreendimentos dentro do plano da construção e engenharias tecnológicas que dão suporte a novas inversões criativas.

A emergência do turismo⁶² como tema econômico e social está relacionado, no âmbito metropolitano principalmente, pela a busca por rincões que absorvam a paisagem como riqueza a ser incorporada na perspectiva de aliar a natureza as comodidades nos pacotes financeirizados sob a égide de geração de renda, dando origem aos megaplanos liberais como os corredores do sol, projetos Costa Dourada e outros igualmente perpetrados pelos fundos de investimento do governo.

As intervenções relacionadas ao turismo e ou para facilitar a sua implementação constituem-se de grandes impactos nos ambientes urbanos, artificializando o natural e naturalizando o artificial. Nos ambientes urbanos e rurais, de maneira independente, o fato é que esse eixo temático que marca a realidade nacional e especialmente a região metropolitana com corredores destinados a lazer e serviços, representa um desafio para a gestão e qualidade de vida da RMR, especialmente no que diz respeito a realização do trabalho gerador de renda e dignidade humana.

No âmbito dos serviços comuns constata-se a precariedade na gestão e fiscalização em diversas escalas, desde as setorializações institucionais das agências de telefonia, saneamento, eletricidade, com movimentos assimétricos e não sincronizados de atuação até a questão de uso e ocupação do solo fragmentando e se expandindo em ritmo rápido em direção aos espaços ou ambientes rurais e áreas de proteção e ou preservação ambiental.

⁶² GOMES, Edvânia Torres Aguiar. A ressurgência do turismo nos anos 90 - campo de possibilidades de revisitações da região, natureza e paisagem na Geografia. In: CORIOLANO, Luzia Neide M. Teixeira. Turismo com ética. Fortaleza: UECE, 1998.

A partir da expansão em direção a SUAPE, os municípios situados em seu entorno, mesmo aqueles não integrantes inicialmente da região metropolitana passam a ser reconhecidos como territórios estratégicos. E nesses e naqueles verifica-se a instalação dos portos secos, ou mais, a instalação dos mesmos grupos de empreiteiras ampliando suas inversões imobiliárias com contrapartidas junto ao s municípios, sem que sejam discutidos em audiências públicas esses grandes empreendimentos, e assim como os demais saudados pela mídia,

*Antecipando-se ao anúncio oficial da construtora Moura Dubeux, o prefeito do Cabo, Lula Cabral, deu vários detalhes do projeto imobiliário que começa a ser implantado no município, depois de mais de dois anos de negociações. O empreendimento ficará localizado por trás do Shopping Costa Dourada, em terras compradas pelo grupo econômico a uma usina local. “Por conta do grande desenvolvimento de Suape, hoje no Cabo há poucos espaço para vender ou alugar”, justifica o prefeito Lula Cabral. Batizado de **Convinda Suape**, o novo bairro planejado poderá contar com cerca de 120 mil, em etapas. A cidade conta com cerca de 200 mil habitantes atualmente, com um déficit habitacional de cerca de 30 mil unidade, segundo os dados oficiais. Em uma área de 500 hectares, haverá condomínios de luxo com casas de até 1,5 mil metros quadrados. A gestão municipal também modificou a legislação, de modo que o gabarito de prédio de até sete andares foi ampliado e agora poderão crescer torres de até 12 andares. Além do IPTU a ser gerado pelo empreendimento, a prefeitura está de olho no ISS que pode ser gerado. “Nas contrapartidas, de acordo com o prefeito, a construtora vai reservar 5% da área para casas populares. A empresa fará ainda uma avenida de entrada do Shopping Costa Dourada e obras de iluminação pública e sociais na cidade.”⁶³*

⁶³<http://blogs.ne10.uol.com.br/jamildo/2012/05/14/cabo-ganha-projeto-imobiliario-para-100-mil-habitantes-nesta-semana/>

Qualquer que seja a natureza dos negócios que moviam a indústria da construção civil é certo que as cidades e núcleos urbanos sempre se expandiram através da oferta para a demanda insolvível de conjuntos habitacionais construídos em áreas distantes da porção central do Recife tentáculos que adentravam os até então espaços rurais.

Espaços rurais que nunca foram periféricos e sim estão no cerne da história do sistema do capital que dá origem a estrutura fundiária urbana de Pernambuco e especialmente dessa fatia do atlântico que constituiu o meio enquanto suporte para a reprodução do capital em escala transoceânica com a exportação de produtos primários e importação de mercadorias desde os tempos coloniais.

Todos esses movimentos auxiliam na compreensão da assertiva já compartilhada acerca da pseudo-irracionalidade da ação do Estado na condução e até no fortalecimento da tendência de estilhecimento dos dados e informações como se tudo estivesse desarticulado ou fora do controle da sua totalidade.

Para efeito dessa análise é lícito afirmar que todos os esforços contemporâneos de introduzir novas abordagens na tentativa de leitura do que é urbano e não urbano ou do que é rural ou não rural, nas bordas, por exemplo, do que algum critério definiu como sendo fronteiras e limites entre esses, revelam o caráter intrínseco e indissolúvel deste par.

Especialmente no Brasil na atualidade existem muitos trabalhos que tratam das franjas urbanas, das bordas, da periurbanização, dentre outros temas aprofundados por brilhantes autores, demandando, no entanto, um esforço de soma de inteligências para mergulhar nas mediações desta realidade, em especial nos espaços metropolitanos. Afinal essa condição intrínseca e indissociável já havia sido antecipada por Gilberto Freyre na sua obra “...Rurbanização: que é?”⁶⁴ embora já houvesse mencionado

⁶⁴ FREYRE, Gilberto. Rurbanização: que é? Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massangana. Recife: 1982.p.57.

esse fenômeno desde a década de 1920 no Manifesto Regionalista⁶⁵ e seguido aprofundando em outras obras.

Gilberto Freyre definiria rurbanização como um processo de desenvolvimento econômico que combinava valores e estilos de vida tanto rurais como urbanos, rejeitando assim com argumentos ao absolutismo da e também “ao sonho lírico de alguns de se conservarem populações inteiras dentro de formas arcaicamente rurais de vida”.

A base econômica e sua riqueza cultural tem sua origem no processo produtivo agro-comercial tendo sido seminalmente vinculada ao rural. Afinal a “civilização brasileira” e conseqüentemente das suas cidades-coloniais polo não deve seu início a sua base Atlântica portuária. Senão a comunhão das formas de produção desenvolvida no rural e no urbano, mesmo que já inserida na primeira forma de globalização através da colonização, segundo Milton Santos, constituíram o caldo que vai mesclar a construção do Estado-nação.

Conforme analisado por Gilberto Freyre em Sobrados & Mocambos⁶⁶ os processos econômicos e políticos que provocaram a transformação econômica e social do patriarcado rural em urbano foi realizado muito lentamente. Ou seja, o drama da desintegração do poder, por algum tempo quase absoluto, do pater famílias rural, no Brasil, não foi tão simples; nem a ascensão da burguesia tão rápida. Na verdade, a transição do poder político, econômico e cultural do campo para a cidade foi também, em vários sentidos, a expressão do campo na cidade⁶⁷.

Do rural no urbano, e este sempre naquele, conforme materialmente tais influências se registram nas morfologias habitacionais, nas casas grandes nos sobrados, que até hoje

⁶⁵FREYRE, Gilberto. Manifesto Regionalista de 1926: Vinte e Cinco Anos Depois. Recife, 1951. <http://prossiga.bvgf.fgf.org.br/portugues/index.html> (acesso em 17/10/2005).

⁶⁶FREYRE, Gilberto. Sobrados e Mocambos. Ed. José Olympio. Rio de Janeiro: 1981.

⁶⁷ FREYRE, Gilberto. Casa Grande & Senzala. Ed. Record. 43ª ed. Rio de Janeiro, São Paulo:2001.

representam marcos na arquitetura contemporânea incorporadas como elementos decorativos destinados aos salões que antecedem no terreno ao grandes arranha-céus que se avolumam e adensam nas paisagens dos bairros de elite econômica da RMR. (FREYRE, 2003: 269).

Como dito por Freyre reafirma-se a extensão do domínio do ambiente rural, seja segundo abordagem sociológica do morar, do habitar, seja do ponto de vista da paisagem como forma, expressando riqueza e sociometabolizando interesses, convertendo o capital fundiário das casas grandes e sobrados em lotes ocupados e fracionados dos engenhos e propriedades em novas marcas com velhos conteúdos remasterizados.

Com os mesmos modos derramados, quase com as mesmas arrogâncias, da casa de engenho ou de fazenda: fazendo da calçada, picadeiro de lenha, atirando para o meio da rua o bicho morto, o resto de comida, a água servida, às vezes até a sujeira do penico. A própria arquitetura do sobrado se desenvolvera fazendo da rua uma serva: as biqueiras descarregando com toda a força sobre o meio da rua as águas da chuva; as portas e os postigos abrindo para a rua; as janelas – quando as janelas substituíam as gelosias – servindo para os homens escarrarem na rua 68 (FREYRE, 1981: XLIII).

Esta passagem ilustra a atualidade no contemporâneo desse rural que é urbano e vice-versa, principalmente na forma e nos processos como se reproduzem as relações e processos com o que não é privado, ou que sói ser público como o espaço onde se situam.

A herança sócio-cultural, política e econômica, desde a colônia, passando pela independência do Brasil, e a república, na realidade, segundo já argumentava Manoel C. Andrade,⁶⁹

⁶⁸FREYRE, Gilberto .Sobrados e Mucambos. Ed. José Olympio. Rio de Janeiro: 1981.

⁶⁹ ANDRADE, M. C. Formação Econômica e Territorial do Brasil. Fundação Joaquim Nabuco, Massangana, 2006.p.113-114.

[...] não trouxe modificações estruturais à economia brasileira. Ela foi feita sob o controle dos grandes proprietários rurais e dos comerciantes urbanos, incorporando toda a estrutura administrativa e econômica que os portugueses haviam aqui implantado... O sistema econômico colonial foi mantido, permanecendo cada área geográfica, especializada na cultura de um produto agrícola de exportação, tendo à retaguarda grandes extensões ocupadas pela agricultura de subsistência, pela pecuária e por áreas em reserva a serem aproveitadas em caso de uma demanda maior de produtos tropicais no mercado europeu. Caracterizava-se, desse modo, a continuação do sistema colonial exportador.

Esta reflexão colabora para reafirmar algumas contradições concretas na configuração deste par intrinsecamente dialético que, para efeito de mediação específica em determinado momento histórico da realidade brasileira e segundo uma forma de abordagem de mundo se achou por bem colocar como antagonísticos. Ou seja, de forma positivista tratou de criar parâmetros e critérios para discernir o que na tessitura nunca historicamente se desvinculou. Essa lógica é a mesma que suporta os argumentos para a criação das áreas metropolitanas, surgimento das regiões enquanto unidades conceituais e delimitações arbitrárias de espaço classificam os elementos aparentemente homogêneos discernindo-os segundo escalas próprias realçadas ou planejadas uns dos outros.

Reafirmando, esses argumentos se prestam como uma luva tanto ao par dialético rural-urbano quanto à criação e delimitação das regiões dentre as quais se insere a criação das regiões metropolitanas no Brasil, remetendo a década de 1970. E dentro delas a contemplação da falsa díade rural e urbano a partir da qual foram devidamente cuidadas as reservas de terras a serem na atualidade devidamente apropriadas pelo capital sob diferentes justificativas tendo na geração de renda e promoção socioeconômica os seus mais forjados e encantadores apelos.

A cada empreendimento a justificativa da exceção recorrentemente se apoia no interesse coletivo. O esforço de revisitar essa terminologia e sua aplicação é tanto mais válido visto ser recursivo e a materialidade da obra não ser acompanhada dos benefícios associados.

O modo do sistema do capital se move a partir da exceção e não da regra nesse sentido a desigualdade seja social seja espacial é parte intrínseca no intercambio produtivo dos seres humanos com a natureza e dos homens entre si.

Caberia aqui frisar o empreendimento relativo a definição de novo polo de desenvolvimento como o de Goiana na porção norte da RMR, antes área de produção agrícola, tradicionalmente vinculada a mão-de-obra local, com dados de analfabetismo elevado e pouca qualificação profissional.

Município que passa a integrar por força desse empreendimento um dos novos territórios estratégicos da RMR, situado no limite com o estado da Paraíba, compreendendo em seu espaço, ambientes de vulnerabilidade ambiental, com fragmentos da mata atlântica, com manguezais e reservas hídricas, enfrenta desafios forjados em propostas de difícil alcance de geração de emprego e renda.

Os dados demográficos revelam o tamanho do desafio, frente a tecnologia e os níveis de aperfeiçoamento da mão-de-obra requeridos por fabricas de vidro plano, montadoras de automóvel e até mesmo um equipamento relacionado a produtos hemoderivados.

A infraestrutura mobilizada para a recepção deste polo faz ressurgir antigos planos viários que adaptados à nova realidade, colaboram para mais do mesmo. Tal é a proposta do Arco Viário Metropolitano, cortando em paralelo a costa toda a extensão da RMR, partindo desse município em direção a outra extremidade Sul, onde se situa o Porto de SUAPE, já mencionado.

Reconhecidamente pelos técnicos originalmente esse projeto havia sido contemplado no conjunto de planos viários elaborados pela FIDEM desde a década de 1970.

As áreas e as antigas propriedades de produção de cana-de-açúcar, bem como os sítios da porção sul da RMR, que igualmente na porção continental foram delimitados como mananciais de

abastecimento de água, e na porção litorânea onde convergem sobre os estuários e manguezais conforme delimitado em planos e legislações de proteção ambiental e de gestão, sucumbem igualmente a outros empreendimentos decorrentes da borbulha gerada pelo empreendimento SUAPE, parcelando as grandes propriedades rurais⁷⁰.

No contexto dessas dinâmicas, verifica-se como efeito dominó um conjunto de novos empreendimentos em especial na cadeia associada a serviços derivados da refinaria, do estaleiro e demais formas de circulação de mercadorias, na qual o trabalho realizado é seletivo e quando muito, na possibilidade de absorção da população local, provisório ou temporário, como atestam os dados recentes e previstos de desemprego potencial.

Para a implantação desses empreendimentos nessas áreas consta o processo de parcelamento que permitirá a sua transferência de uso de rural para urbano. Nesse sentido, cabe destacar o papel, mais uma vez dos entes de governo, dentro da estrutura do Estado, regulamentando e viabilizando tais interesses, conforme dispositivos legais e suas possibilidades.

Tal como mencionado, e numa perspectiva difusora se constata impactos sociais e ambientais minimizados pelo mesmo discurso em nome da geração de renda e desenvolvimento. Ou seja, todos os dados sociais e impactos não contabilizados nos Estudos de Impactos Ambientais indicam a esquizofrenia do processo em curso, que não guarda aderência com as especificidades locais.

Curiosamente observa-se de forma recorrente a presença igualmente dos consórcios e grupos de empreiteiras, a assinatura dos mesmos escritórios de consultoria na elaboração dos Estudos de

⁷⁰ Assim definidos na esfera legal: Nos Art. 93, 94, 95 e 96 e demais disposições pertinentes do Decreto Federal Nº 59.428 de 27/10/66: Art. 93. Imóvel Rural, na forma da lei e de sua regulamentação é o prédio rústico de área contínua, localizado em perímetro urbano ou rural dos Municípios que se destine à exploração extrativa, agrícola, pecuária ou agro-industrial, através de planos públicos ou particulares de valorização.

Impacto Ambiental, como pode ser comprovado nos documentos dos empreendimentos⁷¹.

Qualquer ótica que se avalie, revela a falácia de um modelo distributivo de renda e benefícios socioambientais que em nada justificaria os desvarios em nome do interesse social e coletivo costumeiramente aludido.

Observa-se nesses parcos exemplos ao lado de outros que na ocasião da exposição apresentei, inclusive com material iconográfico que o rural e o urbano estão indissociavelmente articulados, é como se o rural só servisse como pano de fundo temporário ou como reserva de paisagem como riqueza a ser explorada. No qual cada fragmento é articulado ou desarticulado ao sabor dos interesses prevaletentes. E no momento, mais que em qualquer outro período da história se verifica que não há planejamento e o esforço de planejar que existiu para a RMR, mesmo que fosse top-down tinha

⁷¹Programa e Projeto de Monitoramento do Plano Diretor do Complexo Turístico Enseada de Suape (Caesar Park), Ipojuca Empreendimentos e Participações, Cabo de Santo Agostinho, PE. 1995.. EIA/RIMA do CT/ GUADALUPE – Pernambuco. Recife, 1993. V. 1 e 2. ; Memorial Justificativo de Empreendimento de Impacto do Forum do Recife, Tribunal de Justiça de Pernambuco, Recife, PE.; EIA/RIMA do Projeto Viário Linha Verde, Prefeitura da Cidade do Recife, PE.;EIA/RIMA do Projeto de Ampliação e Modernização do Porto de Suape, Suape – Complexo Industrial Portuário, Ipojuca, PE.;EPIA - Estudo Preliminar de Impacto Ambiental para a implantação de Refinaria de Petróleo em Suape, Petrogral S.A., Ipojuca, PE.; 2001.EIA/RIMA para a implantação de Central Termelétrica em Suape, Termopernambuco S.A., Ipojuca, PE.,ATIA - Avaliação Técnica de Impacto Ambiental das Linhas de Transmissão de 27km (230kV) da Central Termelétrica à Subestação Pirapama II na cidade do Cabo de Santo Agostinho, Termopernambuco S.A., PE.,Relatório Preliminar de Impacto Ambiental e Social (Environmental and Social Impact Brief – ESIB), elaborado para o BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, referente à Central Termelétrica em Suape, Termopernambuco S.A., Ipojuca, PE.; Análise Jurídica do Loteamento do Paiva, Construtora Norberto Odebrecht e Terreno e Construções Ltda., Cabo de Santo Agostinho, PE.; EIA/RIMA da Fábrica Automotiva Fiat, TCA Tecnologia em Componentes Automotivos S/A, Goiana, PE. EIA/RIMA do Projeto Rodovia PE-033, Convida Suape Ltda, Cabo de Santo Agostinho-PE . EVA da Cidade da Copa, Odebrecht Participações Imobiliárias, São Lourenço da Mata, PE.EIA/RIMA da Cidade da Copa, Odebrecht Participações Imobiliárias, São Lourenço da Mata, PE. PIRES E FILHO Advogados Associados. http://www.pires.adv.br/v2/index.php?i=direito_ambiental_portifolio

um viés mais harmônico na relação sociedade-natureza, seja do homem para com o outro seja desse para com o que o cerca.

E os esforços de preservação e definição de áreas de equilíbrio e de reprodução da vida que puderam ser expressos em polígonos espaciais e ou princípios e diretrizes de gestão se converteram em fatias espaciais devidamente e em processos contínuos apropriados por consórcios de empreiteiras que, viabilizados pelo Estado, espraiam seus interesses na RMR.

Poder-se-ia seguir comentando sobre os projetos imobiliários intraurbanos, porém esses pontos foram inicialmente abordados em outros textos, elaborado juntamente com Mariana Zerbone Alves de Albuquerque⁷², bem como com Kelly Regina Silva⁷³, destacando as manobras das Operações Urbanas, que subvertem dentro do Estatuto da Cidade, o que foi abortado como ideia democrática na primeira proposta de Reforma Urbana, em 1963, conforme já comentado.

Enfim, mais do mesmo! No próximo texto seguiremos discutindo algumas particularidades no confronto entre sistemas e abordagens positivistas herdadas ao longo da história recente de tratamento instituído pelo Estado e seus entes de governo ao espaço e a dinâmica social e econômica cuja existência pulsa e entrelaça em muitos níveis as suas fronteiras regionais.

Para tanto, mergulharemos em como o planejamento de 40 anos atrás contribuiu deliberadamente ou não para a reserva de áreas, desde a preocupação da proteção ambiental, de mobilidade e patrimonial destinadas ao sociometabolismo do capital em grandes obras imobiliárias e de construção civil.

Afinal, como afirma KONDER:

⁷² ALBUQUERQUE, M. Z. A. ; GOMES, Edvânia Tórres Aguiar . Reflexões sobre vetores do atual processo de reprodução do espaço urbano no Recife. In: XIII Simpurb, 2013, Rio de Janeiro. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana: ciência e ação política por uma abordagem crítica, 2013.

ALBUQUERQUE, M. Z. A. ; GOMES, Edvânia Tórres Aguiar . A via-mangue no processo de reprodução do espaço da cidade do Recife. Encontro Nacional da ANPEGE, v. 1, p. 1-20, 2013.

⁷³ SANTOS-SILVA, Kelly Regina ; GOMES, E. T. A. . A Cidade não Para a Cidade só Cresce: o crescimento econômico e a segregação socioespacial. Revista MOVIMENTOS SOCIAIS E DINÂMICAS ESPACIAIS, v. 2, p. 69-81, 2013.

Para reconhecer as totalidades em que a realidade está efetivamente articulada (em vez de inventar totalidade e procurar enquadrar nelas a realidade), o pensamento dialético é obrigado a um paciente trabalho: é obrigado a identificar, com esforço, gradualmente, as contradições concretas e as mediações específicas que constituem o “tecido” de cada totalidade, dão “vida” a cada totalidade. (KONDER, 2007).

No caso brasileiro até mesmo as instituições de pesquisas, como se todas as formas de vida pulsantes em todos os segmentos do espaço se submetessem a delimitações e convenções ordinárias, de um lado, e de outro esse mesmo Estado faculta a fluidez dos movimentos e interesses econômicos globais desde a grande até a pequena escala da reprodução da vida.

Desde sempre as estratégias do Estado na condução dos interesses das distintas classes nas estratégias do planejamento regional, englobando o que seria a pseudo-díade urbano-rural, foi marcada pelo *Habitus* no sistema de reprodução do poder após a transmutação do patriarcalismo agrário.

Habitus trabalhado na perspectiva de Pierre Bourdieu⁷⁴ como uma matriz, determinada pela posição social do indivíduo que lhe determina pensar, ver e agir sob distintas situações, correspondendo a estilos de vida, julgamentos políticos, morais e estéticos.

Desde a instalação da corte portuguesa no Brasil, foi constatado que o Estado impactou o prestígio dos senhores de terras e patriarcas, transformando o sistema de reprodução de poder. Por outro lado, constituía o aparelho desse Estado com os filhos desses senhores patriarcas, educados e formados em escolas brasileiras e/ou europeias, alçando-os a condição de burocratas, juizes, fiscais, juristas, entre outros cargos, todos eles indispensáveis para as novas funções do Estado. Modelo eivado de *Habitus* que viria a ser a marca da administração e gestão política do Estado.

⁷⁴ BOURDIEU, Pierre. A gênese dos conceito de *Habitus* e de campo. In: O poder Simbolico. Lisboa: Difel, 1989b.p. 59-74.

Na contemporaneidade, mais que em qualquer outro período, constata-se como essa matriz tem logrado êxito como canal no desenvolvimento de estratégias em defesa dos mesmos interesses.

E a história segue... buscando outros mundos possíveis com multilateralismo, cooperação e solidariedade. Seguindo na defesa da reapropriação de concepções de desenvolvimento e democratização participativa como processo na construção de espaços adjetivados ou não. Espaços onde prevaleça a supremacia da dignidade humana, viabilizada sob a forma de trabalho cada vez mais concreto em confronto com o enredamento do trabalho abstrato da atual lógica perversa de reprodução da vida.

A PAISAGEM NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE: PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES.

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque
Maria Rita Ivo de Melo Machado

INTRODUÇÃO

A Região Metropolitana do Recife, nestes últimos anos, tem passado por uma nova dinâmica socioespacial em função de três polos de desenvolvimentos que estão sendo instalados na própria região e em áreas adjacentes, subsidiados por políticas públicas federais e estaduais, aliadas ao capital privado: o Complexo Portuário de Suape ao sul, o Pólo Farmacoquímico e Automobilístico ao norte, e a Cidade da Copa a oeste. Desta forma, tendo identificado este processo, o objetivo desta pesquisa é compreender os conflitos e tensões existentes entre o rural e o urbano a partir da nova lógica da produção e reprodução da Região Metropolitana do Recife, perceptíveis através da dinâmica de transformação da paisagem. Nesse sentido, buscar-se-á analisar as transformações da paisagem da Região Metropolitana do Recife em função da instalação de grandes equipamentos.

Esta nova dinâmica do processo de expansão para além da mancha urbana da Região Metropolitana de Recife, diante desta transformação socioespacial, se caracteriza por novos conteúdos produzidos e que produzem esse processo de metropolização, visto que esta área periférica da RMR se caracteriza historicamente pela predominância de paisagens rurais e por importantes atividades agrícolas que foram sendo transformadas, em função de um intenso processo de urbanização. Este processo tem sido impulsionado pela instalação de grandes equipamentos, o que tem modificado as relações socioespaciais na região, gerando impactos econômicos, sociais, e espaciais, principalmente no âmbito do trabalho, o que revela um conflito de extrema importância a ser discutido. Esta transformação se apresenta claramente na paisagem, visto que este processo tem se dado de forma acelerada e brusca, configurando novas paisagens em curto espaço de tempo.

Segundo Ana Fani A. Carlos, “A paisagem é uma forma histórica específica que se explica através da sociedade que a produz” (2005, p. 43), e é nesse sentido que se dará a análise da paisagem proposta neste artigo, compreendendo os fatores e os agentes produtores deste espaço metropolitano ao longo do tempo, com suas especificidades e nuances.

Contudo, para melhor compreender as inter-relações entre a paisagem urbana e rural na Região Metropolitana do Recife, faz-se necessário fazer um resgate teórico do que vem a ser rural e urbano, entretanto o intuito deste trabalho não é o conceituar o rural e o urbano, e sim analisar as relações e contradições que se estabelecem entre esses dois espaços.

O QUE É RURAL E O QUE É URBANO?

No Brasil, a determinação oficial das áreas rurais e urbanas fica a critério dos municípios, e o órgão responsável pela identificação dessas áreas é o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Este órgão, porém, não esclarece quais elementos devem ser levados em consideração e apenas afirma que o espaço rural é aquele que não é identificado como urbano, ou seja, a definição do rural parte do que vem a ser urbano, mesmo o rural sendo historicamente anterior ao urbano. Ratificando, Machado (2007) afirma:

[...] oficialmente, - segundo o IBGE / 2000 - consideram-se as áreas urbanizadas aquelas correspondentes às cidades (sedes municipais), às vilas (sedes distritais) ou às áreas urbanas isoladas. Caracteriza-se por construções, arruamentos, e intensa ocupação humana; as áreas afetadas por transformações decorrentes do desenvolvimento urbano e aquelas, reservadas a expansão urbana. Houve, no entanto, neste ano de 2000 a inclusão de três categorias de áreas urbanas pelo IBGE, a de áreas urbanas urbanizadas, não urbanizadas e urbanas-isoladas (MACHADO, 2007).

No campo teórico, existe uma diversidade de trabalhos que buscam analisar o que vem a ser o rural e o urbano no âmbito da geografia. Apenas Spósito (2006) identifica quatro possíveis formas de classificar essas áreas, que podem ser complementares ou mesmo apresentar divergências. A questão demográfica, a diferenciação social, a unidade espacial e descontinuidades territoriais são identificadas como os principais elementos que compõe a identidade constituinte do rural ou do urbano segundo a autora.

Em outro estudo, Bernardelli (2006) acaba por concordar e acrescentar mais critérios aos de Spósito. O tamanho demográfico, a densidade demográfica, os aspectos morfológicos, as atividades econômicas, o modo de vida, as inter-relações e a capacidade de geração de inovações são elementos que devem ser levados em pauta para identificar o espaço como urbano ou rural. Esses elementos levados em consideração atendem a percepção de que esses espaços possuem características híbridas, fruto da facilidade dos fluxos existentes na atualidade.

No século XIX, apenas a densidade demográfica e populacional, além das atividades econômicas eram levados em pauta para identificar e caracterizar essas áreas. Na obra de Marx e Engels (2005), por exemplo, o urbano e o rural eram tidos como áreas de oposição e pouco fluxo de comunicação. Segundo esses autores: “A cidade é de fato local de concentração de capital da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades, enquanto o campo mostra exatamente o fato oposto, isto é, o isolamento e a dispersão” (MARX e ENGELS, 2005).

Hoje, a ideia de urbano não se restringe apenas ao adensamento populacional, assim como a ideia de rural não está atrelada a escassez da ocupação humana. Para a compreensão de ambos os espaços são levados em consideração elementos como: a produção, reprodução e circulação de mercadorias necessárias para a expansão do capital. Neste sentido, Carlos afirma que:

[...] procurando ultrapassar a ideia de que ele (o urbano) é aglomeração – concentração ou lócus da produção, entendendo as relações sociais que o produzem além das relações de produções das

mercadorias no sentido estrito, o que implica considerar de um lado o urbano como condição geral de realização do processo de produção do capital e do outro, o produto deste processo, como fruto das condições emergentes do conflito entre as necessidades do capital e as necessidades da sociedade como um todo. (CARLOS, 1994, p. 14)

Lefebvre (2001) tem uma contribuição central nesta discussão sobre o que vem a ser o urbano. Este autor indica a coexistência do campo e da cidade, contudo com o campo subordinado à lógica do urbano. Isso se dá visto que para Lefebvre o campo se subordina suas atividades produtivas à lógica urbana, “a produção agrícola se converte num setor da produção industrial.” (2004, p. 17). Nesse sentido o autor trabalha o conceito de tecido urbano, como sendo o conjunto de manifestações do predomínio da cidade sobre o campo, ou seja:

[...] a cidade em expansão ataca o campo, corrói-o, dissolve-o. Não sem efeitos paradoxais anteriormente observados. A vida penetra na vida camponesa despojando-a de elementos tradicionais: artesanato, pequenos centros que definham em proveito dos centros urbanos (comerciantes e industriais, centros de decisão, etc).” (LEFEBVRE, 2001, p. 68 - 69).

Diante do comentário percebe-se que o urbano consegue influenciar o rural de uma forma mais contundente, transformando-o em urbano, ou apenas dando ao campo elementos característicos de urbanidade. Percebe-se que há área que não deixa de ser rural, mas adquire elementos característicos do urbano em função do formato de produção do espaço que se estabelece. Mas também há locais que sofrem um intenso processo de transformação, aniquilando qualquer resquício de ruralidade. Em seus estudos sobre urbanidade no rural João Rua relata como se apresenta essa transformação de algumas áreas rurais:

Um rural que interage com o urbano, sem deixar de ser rural; transformado, não extinto. A hibridez perante

evidência a “criação local”, a capacidade dos atores locais de ser influenciados pelo externo, de escala ampla, desenvolveram leituras particulares dessa influência e produziram territorialidade particulares”. (RUA, 2006, p. 101).

A argumentação de Rua corrobora com a de Lefebvre no sentido de entender o rural como área de influência do urbano e não o contrário, apesar de historicamente o rural ser anterior ao urbano. É, portanto, diante deste resgate teórico, que há a necessidade metodológica de compreender a transformação da paisagem na Região Metropolitana do Recife a partir da análise da expansão do urbano sobre o rural.

De acordo com Harvey, a expansão geográfica e a concentração geográfica são ambas consideradas produtos do mesmo esforço de criar novas oportunidades para a acumulação de capital. (HARVEY, 2005, p.52) Nesse sentido, há uma tendência de transformação de áreas rurais em áreas urbanas, com o intuito, tanto de diversificação das atividades econômicas, da divisão social do trabalho, como de valorização das terras, em um processo de expansão urbana. O que aparenta é que a permanência de espaços rurais em áreas metropolitanas, como é o caso da Região Metropolitana do Recife, se caracteriza como reserva de terras para uma expansão urbana em um futuro próximo.

Contudo, no que tange a ideia de paisagens rurais e urbanas, é possível ainda perceber a herança de paisagens rurais em áreas metropolitanas como a do Recife, mesmo com uma voraz transformação da paisagem típica de áreas de monocultura de cana de açúcar em paisagens industriais-urbanas, em função de parcerias público privadas para implantação de projetos “estruturantes”. Contudo, o que se entende é que áreas de monocultura em espaços metropolitanos se configuram como reservas de terras para uma futura expansão urbana.

Estes projetos estruturantes são políticas públicas, com parcerias privadas, que visam ampliar a área urbana da RMR com a implantação de “polos de desenvolvimento” na perspectiva de Perroux, interferindo diretamente na dinâmica espacial e modificando as características do local com a implantação de

infraestrutura necessária para a instalação de grandes equipamentos-âncora desse processo de expansão. Percebe-se, assim, na Região Metropolitana do Recife, a expansão do urbano para antigas áreas rurais, frente a pouca disponibilidade de terras edificáveis em áreas mais próximas ao centro, além da possibilidade de ampliação da reprodução do capital através da produção do espaço.

A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

As áreas onde hoje estão alocados os chamados projetos estruturantes da RMR, historicamente foram ocupadas por cana de açúcar, com a presença de usinas e concentração de terras na mão de poucos, visto que a RMR coincide com a região da Zona da Mata. De acordo com ALBUQUERQUE E MACHADO (2013):

A estrutura fundiária da Zona da Mata pernambucana é caracterizada, desde o início da colonização europeia, pelos latifúndios e a monocultura de cana de açúcar. Esses elementos ainda permanecem compondo a região, apesar da inserção no campo de novas formas produtivas e de relações de trabalho. (MACHADO e ALBUQUERQUE, 2013. p.112)

Os municípios da Zona da Mata do estado de Pernambuco têm, historicamente, os seus territórios dominados pelo poder dos representantes da produção, beneficiamento e comercialização da cana de açúcar e seus derivados. No entanto, hoje, estes territórios da cana na zona da mata que coincide com a região metropolitana tem diminuído significativamente tanto ao sul, como ao norte e a oeste do município do Recife.

Na zona da mata sul, os municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca foram, durante séculos, os que melhor representavam a simbologia do poder dos senhores de engenho e posteriormente usineiro no estado de Pernambuco. A construção e inauguração do complexo portuário de Suape na década de 1970, que se estabelece em áreas de ambos os municípios, foi um determinante na mudança da paisagem desta área, que se intensificou nos anos

2000 com a ampliação do complexo portuário-industrial. A dinâmica industrial imposta pelo complexo alavancou a transformação de paisagens típicas de plantação de cana de açúcar em áreas correlacionadas à produção industrial e sua cadeia produtiva, como indústrias de menor porte, galpões de empresas de logísticas, e uma urbanização acelerada dos espaços adjacentes em função da migração de mão de obra para a construção desses empreendimentos.

Como indicativo dessa transformação o IBGE identificou que a área plantada com cana de açúcar nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, ocupava respectivamente, no ano de 2004, 22.000 e 21.000 hectares. No ano de 2012, o mesmo órgão identificou que as áreas plantadas com cana de açúcar ocupavam 7.000 e 8.000 hectares, ou seja, mais de 50% de diminuição da área destinada ao principal monocultivo da região.

A partir do anúncio da chegada dos novos empreendimentos para o complexo portuário de Suape, inúmeras mudanças foram identificadas. O aumento da migração, as transformações no padrão das construções das residências, o aumento no valor da terra, a diminuição da importância da cana de açúcar como atividade econômica. Esses elementos reunidos acabaram proporcionando mudanças socioespaciais significativas, e uma brusca transformação na paisagem. Ou seja, esta paisagem, que por muito tempo se configurou por um “mar de cana”, tem como principal característica hoje uma sequência de indústrias e galpões de logística, com o intenso fluxo de automóveis, ônibus, caminhões e contêineres, que se deslocam todos os dias transportando trabalhadores e mercadorias.

Um processo semelhante tem ocorrido área norte da região metropolitana, porém não tão concentrado e denso como o complexo portuário-industrial de Suape, estendendo-se para além de região metropolitana oficial, mas se configurando como área metropolitana em função da área de influência. O que se percebe é a presença de indústrias-âncora como a Hemobrás, para compor o polo famoquímico, e a montadora da Fiat para desenvolver um polo automobilístico, ambas no município de Goiana, que fica ao norte da RMR, não fazendo parte desta. Também ganha destaque a presença de indústrias de bebida, como a Ambev e a Cervejaria Petrópolis, no município de Itapissuma, mais próximo ao Recife, integrando a

região norte da região metropolitana, historicamente com características pesqueira e monocultura da cana de açúcar.

Os polos farmacoquímico e automobilístico têm ganhado mais destaque no que diz respeito à oportunidade de emprego do que o “polo de bebidas” em Itapissuma, como sendo a chance imperdível de inserção no mercado de trabalhos para os moradores da RMR. Contudo, são serviços especializados, que não condizem com a capacitação de grande parte a população, sem que haja o interesse por parte destas empresas de formar essa mão de obra. Deste modo essas “oportunidades” ficam no âmbito do discurso, mas influenciam na configuração de uma nova dinâmica na região, perceptível na paisagem. A instalação dessas indústrias tem mudado o perfil do município de Goiana, que tem como base de sua economia a produção de cana de açúcar, contudo a transformação da paisagem tem sido mais lenta do que nos municípios do Cabo de Ipojuca, mas já se observa a transformação de áreas de plantação de cana em pátio de indústrias, associado a um processo de construção de condomínios habitacionais voltados para os futuros trabalhadores desses polos, pautados na especulação de um futuro de economia aquecida na área.

No município de Itapissuma, percebe-se que essas indústrias têm trazido grandes transformações, tanto com as suas instalações em áreas tipicamente rurais, como nas relações de trabalho, pois tem havido a tentativa de inserir a população local no chão da fábrica. No entanto, foi possível identificar que à implantação dessas indústrias, nesta última década, também está associada à construção de condomínios residenciais em áreas de antigos engenhos. O que configura a tentativa de expansão de áreas urbanas em áreas rurais metropolitanas, mas através da instalação de um projeto “estruturante”, modificando de forma brusca toda a dinâmica socioespacial desses municípios,

No caso as zona oeste da Região Metropolitana, o processo tem sido um pouco diferente, visto que não há uma indústria como âncora desse processo de expansão urbana. Tem-se observado recentemente a transformação da paisagem de rural em urbana em função da escolha de São Lourenço da Mata como local para instalação da Cidade da Copa. Estas transformações se insere no discurso de criação de uma nova centralidade para a região

metropolitana, com a implantação de novos equipamentos urbanos, além do discurso de suprir um déficit habitacional identificado pelo governo estadual:

A possibilidade de criação de uma nova centralidade para a região metropolitana, em São Lourenço da Mata, surge da oportunidade de implantação de novos equipamentos metropolitanos (arena, centro administrativo, hospital, campus da UPE, entre outros), enquanto demanda do Governo do Estado. Dentre estas demandas se acrescenta o atendimento ao déficit habitacional para os servidores estaduais, como público potencial à apropriação da oferta de moradia numa operação urbana proposta. A área, situada praticamente no centro geográfico da Região Metropolitana do Recife, entre às margens do rio Capibaribe e a BR - 408, na confluência dos municípios de Recife, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe e São Lourenço da Mata, o que reforça a conjectura de criar uma centralidade metropolitana, tendo em vista os grandes investimentos previstos neste contexto, seja na região sul e norte da RMR. O projeto da "Cidade da Copa" foi entregue à FIFA e prevê a construção de um estádio, um conjunto habitacional, um centro comercial, hotel, e outros investimentos privados que somados chegam a um R\$ 1,6 bilhão. O Governo de Pernambuco entra apenas com o terreno, pois o empreendimento será realizado através de uma Parceria Público-Privada. (http://www.slm.pe.gov.br/info_cidade.php)

De acordo com o relatório de impacto ambiental para a construção da Cidade da Copa, a perspectiva de que o projeto de "cidade" se consolide com a construção de todos equipamentos é de 20 anos, com a presença de 40.000 pessoas, entre a população residente e não residente. Contudo, já se observa a especulação fundiária, com aumento do preço dos terrenos, e a venda de metros quadrados e não mais em hectares (típico de áreas rurais), e a especulação imobiliária, com a construção de empreendimentos habitacionais no formato de condomínio de casas e edifícios no

entorno da Cidade da Copa, todos com características urbanas ao mesmo tempo em que a publicidade é realizada com apelo de ruralidade no sentido de natureza preservada. Mesmo com a transformação de sítios e reservas de mata em condomínios com toda estrutura típica de áreas urbanas, se agrega a ideia do rural como bucólico, não negando totalmente o rural, mas capturando as características que podem agregar valor ao imóvel, com o discurso de “qualidade de vida”.

O rural, por meio da ideia de ambiente naturalmente preservado e bem estar, passa a ser também um *locus* de condição para a realização do urbano. De acordo com Lefebvre:

Teoricamente, a natureza distancia-se, mas os signos da natureza e do natural se multiplicam, substituindo e suplantando a “natureza” real. Tais signos são produzidos e vendidos em massa. Uma árvore, uma flor, um ramo, um perfume, uma palavra tornam-se signos da ausência: ilusória e fictícia presença. Ao mesmo tempo, a naturalização ideológica obceca. Na publicidade, a dos produtos alimentares ou têxteis, como a da moradia ou das férias, a referência à natureza é constante. Todos os “significantes flutuantes” que a retórica utiliza se agarram à sua representação para encontrar um sentido e um conteúdo (ilusórios). O que não tem mais sentido procura reencontrar um sentido pela mediação do fetiche “natureza”. (LEFEBVRE, 2004, p.36)

A ideia de Lefebvre (2004) é confluyente à postura dos agentes imobiliários, que para comercializar as unidades criam o fetiche da proximidade com a natureza. Afinal, por quais motivos estão construindo os condomínios em lugares tão distantes das áreas centrais, em ambientes rurais? É importante destacar que esse processo de construção de condomínios habitacionais com apelo rural ou ecológico tem se dado nas três áreas de expansão metropolitana aqui destacadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este é um processo novo na Região metropolitana do Recife, em que as áreas periféricas estavam destinadas populações mais pobres, na maioria das vezes “expulsas” da área central. Mas o que se está observando é a instalação de equipamentos de grande porte que modificam a paisagem e as relações socioespaciais, ampliando assim a influência do urbano. Diante da lógica de produção e reprodução do espaço, buscam-se criar novas centralidades, pois para que haja a reprodução do capital é necessário que exista uma demanda do consumo para novas mercadorias. Para que isto ocorra novos produtos são criados, como afirma Harvey (2005) a criação de novos desejos e novas necessidades, desenvolvendo novas linhas de produtos.

No caso do mercado imobiliário, principalmente no setor de habitações, há uma incorporação dos elementos naturais visando agregar valor aos seus imóveis. Em geral, parece que o imperativo da acumulação do capital produz concentração da produção e do capital, criando, ao mesmo tempo, uma ampliação do mercado para realização. Certo tipo de relação centro-periferia surge de tensão entre concentração e expansão geográfica.

Nesse sentido, antigas áreas rurais estão se transformando em novas centralidades urbanas, onde as tradições rurais são cada vez mais eliminadas, ou transformadas em elementos paisagísticos com o intuito de agregar valor aos novos empreendimentos de caráter urbano construídos no local. Segundo Lefebvre:

À distinção entre a cidade e campo vinculam-se as oposições destinadas a se dissolverem: trabalho material e trabalho intelectual, produção e comércio, agricultura e indústria. Oposições inicialmente complementares, virtualmente contraditórias, depois conflituosas. Ao campo correspondem formas de propriedade fundiária (imobiliária) tribais e mais tarde feudais. À cidade correspondem outras formas de propriedade: mobiliária (no começo pouco distinta da imobiliária), corporativa, mais tarde capitalista. No

curso dessa pré-história reúnem-se os elementos e as formas que farão a história ao se separarem, ao se combaterem. (LEFEBVRE, 2004, p. 42)

Desta maneira, a transformação da dinâmica da área, ou a perspectiva de mudança, em função da instalação de equipamentos de características urbanas, tem sido um dos fatores de migração da população de características rurais residentes nessas áreas para locais mais distantes. Isto se dá em função do estranhamento destas pessoas com as novas configurações deste espaço, que interferem no tempo e nas práticas cotidianas, pois, segundo Harvey:

[...] podemos afirmar que as concepções do tempo e do espaço são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social. (...) A objetividade do tempo e do espaço advém, em ambos os casos, de práticas materiais de reprodução social; na medida em que estas podem variar geográfica e historicamente, verifica-se que o tempo social e o espaço social são construídos diferencialmente. Em suma, cada modo de produção ou formação social incorpora um agregado particular de práticas e conceitos de tempo e espaço. (HARVEY, 2007, p. 189.)

Desta maneira, os diferentes sentidos de tempo e de espaço (HARVEY, 2007), pautado nas relações e contradições entre o rural e o urbano, podem gerar conflitos, neste caso aqui materializado como um estranhamento.

Deste modo, nesse processo de expansão do urbano sobre o rural, observa-se que o que prevalece é força dos agentes hegemônicos que produzem o espaço, transformando as relações socioespaciais da área, criando novas necessidades, em função da finalidade de reprodução do capital.

Diante do que foi analisado, entende-se que em função do processo de metropolização, tem havido uma mudança brusca na estrutura produtiva de parte da região, constituindo-se novos

conteúdos neste processo, materializado em uma nova dinâmica socioespacial, como a produção de novos espaços, que se revelam em uma rápida transformação da paisagem, e uma reconfiguração dos fluxos de mercadorias, de capital e de pessoas. Mas cabe aqui deixar um questionamento: Mesmo diante desta brusca transformação da paisagem e da dinâmica socioespacial, será que há novidades no que tange os agentes produtores deste espaço?

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone A., MACHADO, Maria Rita I. M. Nova lógica na produção de cana de açúcar na zona da mata pernambucana: transformações fundiárias para a perpetuação das relações de poder. **Revista NERA** (UNESP), v. 22(16), p. 96-110, 2013.

CARLOS, Ana Fani A. **A (re)produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2005.

HARVEY, David. **A produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Anneblume, 2005

_____. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

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

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.

RIMA - Relatório de Impacto ambiental – **Projeto cidade da Copa**. Recife: dezembro, 2012. Disponível em: www.slm.pe.gov.br/info.cidade.php

MACHADO, Maria Rita Ivo de Melo. **As relações entre o rural e o urbano:** um espaço conjunto e indissociável em Vitória de Santo Antão - PE. Recife, 2007. 121 folhas Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Geografia.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã.** São Paulo: Editora Martin Claret, 2005.

RUA, João. Urbanidades no rural: o devir de novas territorialidades. **Campo e Território:** Revista de Geografia Agrária, Uberlândia, v.1, n.1, p.82-106, fev. 2006. Disponível em: www.campoterritorio.ig.ufu.br.

SPOSITO, Maria da Encarnação. A questão cidade-campo: perspectivas a partir da cidade. In: SPOSITO, M; WHITACKER, A. (orgs.) **Cidade e Campo.** São Paulo; Expressão Popular, 2006.

<<http://www.observatoriodasmetroles.net/>> Acesso em: 14 de junho de 2013.

O IDÍLIO RURAL NA ESCOLHA DO LUGAR EM ALDEIA, CAMARAGIBE/PE

Ana Karina Nogueira de Andrade
Gabriela Monteiro Cabral

INTRODUÇÃO

Localizada no Município de Camaragibe, Região Metropolitana do Recife (RMR), a cerca de 10 km da capital pernambucana, encontra-se a área de estudo cuja toponímia que lhe designam é Aldeia, o qual remete a sua formação. Inicialmente ocupadas por índios, estas terras foram apropriadas pelos portugueses, servindo para a exploração de pau-brasil e a produção de cana-de-açúcar. Surgida a partir de antigos engenhos do século XVI configura-se atualmente como uma nova área de expansão urbana da RMR e encontra-se na área de transição entre o rural e o urbano, ou seja, na franja rural-urbana (ANDRADE, 2006).

Com o fim das atividades do Engenho Camaragibe, no início do século XX, a área em estudo passou por mudanças de uso e ocupação do solo, sendo repartida em glebas⁷⁵, e posteriormente, granjas e condomínios residenciais.

O processo de ocupação de Aldeia vem sendo bastante intensificado nas últimas duas décadas, inicialmente como destino de lazer, hoje prevalece a primeira moradia. Esse movimento se deve a vários significados atribuídos ao lugar, tais como segurança, qualidade de vida, status, entre outros. Atributos associados à vida no campo. Aldeia é uma área de preservação ambiental, com resquícios de Mata Atlântica e mananciais, merecendo assim uma atenção especial com relação ao seu futuro.

Como referencial teórico, os principais conceitos utilizados para a elaboração deste trabalho foram Espaço e Lugar. O conceito de Lugar foi utilizado para analisar o espaço selecionado, isso se

75 sf (lat gleba) 1 Terreno de cultura, torrão. 2 Qualquer porção de terra. 3 Terreno feudal a que os servos estavam adstritos. 4 Terreno que contém mineral. (fonte: Dicionário Michaelis da língua portuguesa).

deve ao interesse em desvendar os elos afetivos das pessoas em relação ao lugar onde vivem. O Espaço se constitui numa categoria fundante para a Geografia, sendo na atualidade, o principal viés percorrido pelos que trilham os meandros da construção do conhecimento geográfico. Aqui, privilegiar-se-á a concepção de Espaço Vivido. O objetivo compreender construção do significado do sujeito em relação ao seu espaço.

O Espaço Vivido encontra-se nos estudos do paradigma da Geografia Humanística e Cultural, no qual se baseia nos sentimentos espaciais e na percepção vista como significação. “O Espaço Vivido é uma experiência contínua, egocêntrica e social, um espaço o de movimento e um espaço-tempo vivido que se refere ao afetivo, ao mágico, ao imaginário” (CORRÊA, 1995, p.32).

Sob o ponto de vista humanístico, valeu-se como abordagem analítica a Fenomenologia, que tem na percepção do sujeito sobre o objeto a principal referência. Outros conceitos também subsidiaram a pesquisa, como os de cidade-urbano e campo-rural visto que nosso objeto de estudo se revela como local de encontro, de contato e de mistura entre estas duas realidades.

A Geografia Humanística, embasada na Fenomenologia, busca valorizar a experiência do indivíduo ou do grupo, dispondo-se a compreender o comportamento e as maneiras de sentir das pessoas em relação aos seus lugares (CHRISTOFOLETTI, 1985). Para cada indivíduo, há um olhar sobre o mundo, que se anuncia por meio das suas atitudes e valores com relação ao meio onde vive.

Ao estudar o espaço redirecionando-o ao conceito de espaço vivido, tomaram-se as ideias do geógrafo Y-Fu Tuan, o qual ressalta em seus trabalhos que, por meio da experiência, o significado de espaço frequentemente se funde com o de lugar, sendo que o espaço é mais abstrato do que o lugar. Para ele, o que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor. A determinação da transposição de um espaço para lugar implica numa carga de afetividade: “(...) o que começa como espaço indiferenciado transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor” (TUAN, 1980, p.04).

Neste contexto, o mundo é composto por experiências pessoais, nas quais os lugares vividos são reforçados pelos mundos descritos na literatura, nas artes, na imaginação, na fantasia, contribuindo para a construção de nossas imagens sobre a natureza e de tudo que o homem constrói além de sua própria imagem. As experiências diárias vêm compor o quadro individual sobre a realidade, na qual todos somos arquitetos de paisagens, cujas lentes culturais e pessoais, de costumes e fantasias, permitem criar e organizar o espaço, tempo e causalidade, de acordo com nossas percepções e predileções (MACHADO, 1999).

Um lugar é mais do que uma mera localização. Resulta de um conjunto de sensações e de significados conscientizados, moldados pelas circunstâncias econômicas, sociais, culturais e emotivas que os indivíduos, eles próprios, experimentam. Na Geografia, o lugar é o espaço que adquiriu características tão diferenciadoras na interação pessoas-espaço físico, que dela são geradas ligações afetivas entre os usuários e o ambiente. Os lugares são, portanto, núcleos de valor, que atraem ou repelem em graus variados os indivíduos ou os grupos (ANDRADE, 2006).

Ainda na abordagem conceitual, o urbano corresponde à cidade e o rural ao campo. Estudos realizados por Y-Fu-Tuan (1980) e Raymond Willian (1989). Segundo TUAN (1980, p.260) a migração rural-urbana do século XIX foi resultado da compulsão econômica, porém o êxodo do século XX para as localidades fora dos grandes centros urbanos tende a ser explicado pela procura do meio ambiente. Os seus estudos registram que os olhares se voltaram para os subúrbios, ou seja, um espaço no qual se combina o melhor da vida rural e urbana sem os seus defeitos. Diante da cidade, os subúrbios adquirem um brilho romântico, por vezes sagrado.

A metodologia envolveu um levantamento bibliográfico e documental, pesquisa de campo para observações, registros fotográficos, levantamento de dados e entrevistas estruturadas. O conjunto de procedimentos realizado para este trabalho permitiu estruturar uma análise que revelou como as percepções em relação ao local configuram Aldeia como um lugar.

CONHECENDO ALDEIA DE CAMARAGIBE-PE

O município de Camaragibe (PE) se localiza entre 35° 02'52'' de longitude Oeste de Greenwich e 08°58'18' da latitude Sul, tendo como limite ao norte os municípios de Recife, Paudalho e Paulista; ao sul os municípios de Recife e São Lourenço da Mata; a leste o município de Recife e a oeste São Lourenço da Mata. Pertence a Mesorregião Metropolitana do Recife (Mapa 01).



Mapa 01- Camaragibe- Região Metropolitana do Recife.

Localizada no Município de Camaragibe, encontra-se a área de estudo a localidade de Aldeia. A principal via de acesso é a rodovia PE-27, também conhecida como a Estrada de Aldeia, que possui 17 quilômetros de extensão, dentre os quais 13 perpassam Aldeia de Camaragibe.

De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Camaragibe de 1997, Aldeia está em uma Área Especial (A.E), em uma Zona Especial de Preservação Ambiental (ZEPA) 8 e está protegida pela Lei Estadual de Proteção dos Mananciais nº 9860 de 12/08/86. Por ser uma área protegida, possui várias restrições com relação à exploração (dos bens naturais) e construções (para fins

residenciais e comerciais), estando submetidos à aprovação da Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (CPRH) e a Fundação de Desenvolvimento municipal (FIDEM).

Apesar do processo de ocupação remontar ao século XVI, a partir dos seus antigos engenhos, foi a partir da década de 1960 que se intensificaram as mudanças de uso e ocupação do solo. É nesse período que as granjas, associadas a pequenas propriedades rurais destinadas a agricultura e pecuária, foram ganhando novos usos, como para lazer de finais de semana e residências (ANDRADE, 2006).

No caso de Aldeia, o número de granjas ocupadas para lazer é grande, bem como para primeira residência. No caso de residência principal, os agentes imobiliários têm investido em condomínios, tanto de primeira como de segunda residência, oferecendo lotes menores que variam de 0,5 a 3,0 ha, com infraestrutura destinada ao lazer, para uma população de classe média e alta.



Figura 01 e 02: casas de Aldeia, Camaragibe/PE. Fonte: Ana Karina Andrade, 2006.

Essa intensificação do processo de ocupação da área, bem como as mudanças de uso e ocupação do solo se deve a alguns fatores, como: melhoria na infraestrutura local (instalação de energia elétrica, sistema de abastecimento de água, telefonia e sistema de transporte coletivo), abertura e pavimentação da Estrada de Aldeia (principal ligação com a cidade do Recife), instalação de equipamentos urbanos (mercadinho, restaurantes, escolas, clubes de lazer), bem como os incentivos ocasionados pelos proprietários fundiários, promotores imobiliários, agentes federais, estaduais e municipais, visando um melhor aproveitamento da área.

Aldeia dispõe de uma modesta rede de comércio e serviços que é destinada ao abastecimento da população local e aos de fim de semana. Eles estão dispostos ao longo da Estrada de Aldeia e no centro de Vera Cruz.

O turismo é uma atividade que se destaca em Aldeia. São vários os atrativos: mata preservada, clima ameno, clubes, chácaras, hotéis, pousadas e restaurantes. Nos finais de semana também é grande o movimento de carros na Estrada de Aldeia.

ENTRE A ‘VICIOSIDADE’ DA CIDADE E A ‘VIRTUOSIDADE’ DO CAMPO - PERCEPÇÕES DE QUEM VIVE EM ALDEIA

Os condomínios residenciais de Aldeia estão situados em uma área que possui atributos paisagísticos que remetem ao campo. A presença de granjas, chácaras, sítios e pequenas fazendas, indicam a permanência de usos pretéritos. As associações ligadas ao campo são perceptíveis naqueles que escolhem esse lugar para viver, bem como as associações ligadas à cidade, com o que se refere a sua fuga (ANDRADE, 2006).

Alguns elementos, seja do meio ambiente natural ou do meio ambiente urbano, podem causar sentimentos de aproximação ou estranhamento.

Os indivíduos evidenciam atitudes, valores, convicções e reações afetivas, mais ou menos definidas, com relação a seu ambiente...desenvolvem diversas formas de ajustamento e adaptação às formas

ambientais. Diante de certas situações ambientais mostram reações temporárias ou permanentes de aproximação e de fuga ou esquiwa, variando em toda uma gama de possíveis situações, desde a recreação e o turismo até a migração para os subúrbios ou outros pontos do país”. (HEIMSTRA, 1978, p.06)

Podem-se identificar os vários elementos aproximadores e esquivadores do campo e da cidade que influenciam na escolha do lugar para viver a vida, ou seja, o seu habitat, a sua moradia.

O elogio ao campo fez parte dos poemas neoclássicos escritos na primeira metade do século XVIII, muitos escreviam sobre a busca da sua simplicidade, humildade; contrastando com as ‘características’ atribuídas a cidade, como os prazeres mundanos, a corrupção, a ambição. De acordo com TUAN (1980, p. 125), é amplamente aceito que o campo é a antítese da cidade, independente das verdadeiras condições de vida destes dois meios ambientes. Escritores, moralistas, políticos e mesmo os cientistas sociais tendem a ver o espectro urbano-rural como dicotomia fundamental.

O rural e o urbano são duas palavras sempre estiveram relacionadas historicamente, existindo uma forte ligação entre elas. Cristalizaram-se e generalizaram-se atitudes emocionais poderosas. São associações que atravessam os tempos e persistem no ideário das pessoas,

O campo passou a ser associado a uma forma natural de vida, de paz, inocência e virtudes simples. À cidade associou-se a ideia de centro de realizações, de saber, comunicações e luz. Também se constelaram poderosas associações negativas; a cidade como lugar de barulho, mundanidade e ambição; o campo como lugar de atraso, ignorância e limitação (WILLIAN, 1980, p.11).

O campo compreendido como passado e lugar do atraso também tem sua sustentação em uma realidade aparente: a relação com o Feudalismo.

O campo estava mergulhado em uma lógica feudal que o novo modo de produção empenhava-se em extinguir. As estruturas feudais eram incompatíveis ao desenvolvimento capitalista. As relações estruturadas durante séculos já não mais correspondiam com as necessidades dessa sociedade emergente. Então, se o campo trazia em si uma lógica feudal, e esta por sua vez representava o velho, ambos deveriam ser extirpados para eliminar com os vestígios da sociedade decadente.

A ligação existente entre campo e o feudalismo não se constituiu o ponto central do problema. Mas a associação desse modo de produção a aspectos negativos trouxe consigo a ideia de atraso relacionado ao campo. Se ser feudal era ser atrasado, e este se encontrava no campo, o novo estaria em outro lugar: na cidade. De acordo com BAGLI (2004):

Questiona-se: qual o intuito dessas correlações (do campo com o atraso e da cidade com a liberdade)? Extinguir com as bases feudais que impediam o avanço das relações capitalistas de produção. Portanto, relacionar o campo e seu modo de vida rural ao atraso foi uma forma de construir uma ideologia que solidificasse o novo modo de vida: o das cidades (urbano). A ruralidade seria substituída pela urbanidade”. (Idem, 2004, p.02)

Como o novo modo de vida que vinha se consolidando, o processo de urbanização se estenderia a todos, ou seja, a ‘civilização’. Destarte, com o objetivo de “civilizar o campo”, justificou-se o desmatamento, a expropriação, a expulsão e a apropriação de recursos naturais. No momento em que as cidades despontaram enquanto centro comercial, o mito do “progresso” e do “novo” impulsionou as migrações. Assim, o objetivo de liberar o campo para exploração e tornar abundante a mão-de-obra nas cidades fora atingido. (BAGLI, 2004, p.02.) É nesse período que o contraste cidade-campo se acentua, firmando-se. A cidade relacionada ao futuro e, o campo ao passado.

No entanto, juntamente a esse crescimento vieram muitos problemas, tais como o aumento das taxas de mortalidade, como

consequências de deficiências de saneamento, habitação e nutrição. Além desses fatores, O barulho, o trânsito, as fumaças das chaminés das fábricas, a má condição de trabalho (infraestrutura e jornada diária), o mau cheiro, a falta de planejamento para receber esse contingente da população rural, fez com que as pessoas voltassem seu olhar para o campo.

No final do século XVII e início do século XVIII, acontece uma idealização da realidade campestre e suas relações econômicas e sociais. Agora, associações negativas surgiam com intensidade: epidemias (como cólera, por exemplo), muita sujeira, disputas, concorrências, promiscuidade, barulho, entre outros. O campo passa a ser visto como local de paz, tranquilidade, onde as virtudes simples ainda se faziam presentes. No entanto, a estrutura de sentimentos resultante não se baseia apenas na ideia de um passado feliz. Apoiase também numa outra ideia de inocência associada à primeira: a inocência rural dos poemas bucólicos, neobucólicos e reflexivos. É o contraste entre o campo e a cidade, “*aqui a natureza, lá mundanidade.*” (WILLIANS, 1980, p.69).

Muitas mudanças vêm ocorrendo ao longo dos séculos, o campo, que era destinado apenas às atividades agrícolas, vem mais a mais ganhando novas funções. A partir do século XIX uma nova estrutura rural vem se estabelecendo, como WILLIANS (1989, p. 378) destaca: ‘era um lugar para onde se deveria ir depois da aposentadoria’. Além disso, a prática de esportes, as pescarias, e a criação de cavalos, ia se inserindo nesse novo contexto. Com isso, um interesse ainda que marginal, surgia como pela conservação da natureza e os ‘velhos costumes do campo’. Enquanto o campo é o lugar da renovação, capaz de conduzir o homem ao vigor primitivo, sendo, portanto, o melhor lugar para se educar a criança e viver.

Os atributos físicos de Aldeia, que remetem a uma ruralidade, fizeram com que inicialmente a ocupação fosse destinada à segunda residência, onde a população procurava um lugar para o turismo e o lazer. No entanto, como reflexo da busca por melhor qualidade de vida, além de fatores como melhorias na infraestrutura local e nos transportes, fez com que hoje Aldeia seja prioritariamente destinada à primeira residência.

Alguns depoimentos de moradores remetem a ideia de campo, exaltando as suas virtudes em contraposição a cidade.

As ideias comprometidas com o resgate da natureza mais parecem uma busca saudosista e romântica das virtudes rurais perdidas com a urbanização. Isto se reflete na maneira como os moradores se referem a Aldeia, com as virtudes do campo e atribuindo conotações negativas a cidade, quando são destacados os seus aspectos negativos, como: violência, poluição, agito; e positivas ao campo: tranquilidade, paz, conforto, qualidade de vida “*Trocar a agitação da cidade pela tranquilidade do campo é uma boa razão para morar em Aldeia. Aqui encontramos uma felicidade antiga, um sonho, uma paz e um cenário de paraíso. Temos água cristalina, árvores, pássaros cantando e as horas de um belo céu*”. (Luziana H. dona de casa, 53 anos).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como resultados preliminares, verificou-se também que os laços afetivos dos moradores de Aldeia são fortes, demonstram sentimentos de amor e felicidade. Identificamos sentimentos de apego e pertinência. A escolha do lugar como moradia está imbricada a significados atribuídos ao lugar vivido, como aqueles que remetem a uma visão idílica e um saudosismo que remetem as características do campo. A segurança, tranquilidade, paz e qualidade de vida são anseios desses moradores, que influenciam diretamente na escolha dos condomínios como residência fixa. Apesar da distancia e falta de uma melhor infraestrutura e pouca oferta de serviços, apontados como pontos fracos de Aldeia. Registra-se a fuga dos centros urbanos em direção a Aldeia, em busca da natureza, mas sem deixar de lado as comodidades e a infraestrutura do ambiente urbano, como energia elétrica, internet, serviços de educação/saúde e comércio.

A pesquisa, que está em andamento, registrou atitudes de proteção e cuidados com relação ao espaço vivido envolvem um conjunto de sentimentos e experiências que influenciam a conduta individual e de grupo. Podemos considerar essa grande força que

modela o meio ambiente, através de ações, escolhas e condutas com relação ao seu uso.

O enraizamento do homem ao lugar é um aspecto que não pode mais ser colocado de lado pelos pensadores preocupados com o espaço humano. Compreender as razões humanas e identificar os valores sociais atrelados às atitudes ambientais são fatos relevantes que devem ser considerados.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Ana Karina Nogueira de. **O lugar em Aldeia:** significado, valores, percepções e atitudes dos moradores dos condomínios residenciais em Aldeia, Camaragibe – PE/ Dissertação de Mestrado UFPE. Recife: O autor, 2006.

BAGLI, Priscilla. Campo e Cidade: A Construção dos Mitos. **Encontro Nacional de Geógrafos**, Goiânia-GO, 2004. CD-ROOM
BORGES, Rivaldo. Camaragibe: sua origem e sua história. FUNDARPE. 1999.

CHRISTOFOLETTI, Antônio. As características da nova Geografia. In: **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: Difel, 1985, p.71-101.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de. CORRÊA, Roberto Lobato (et. all). **Geografia:** conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

HEIMSTRA, Norman Wesley, 1930. **Psicologia ambiental/** Norman W. Heimstra, Leslie, São Paulo: EPU: Editora da Universidade de São Paulo, 1978.

MACHADO, Lucy Marion C. P. **Paisagem valorizada:** a serra do mar como espaço e lugar. In: RIO, Vicente Del; OLIVEIRA, Livia de (Org.). Percepção ambiental: a experiência brasileira. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

LENCIONI, Sandra. A incorporação da fenomenologia e do marxismo no estudo regional. In: **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 1999. p. 146-173.

SILVA, Ailson Barbosa da. **Dinâmica de periurbanização na franja urbana-rural de Camaragibe**: transformações espaciais e condição ocupacional dos moradores pobres num quadro de desigualdade social. Dissertação de Mestrado UFPE. Recife: O autor, 2011.

TUAN, Yi Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo, DIFEL, 1980.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade**. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

NADANDO CONTRA A CORRENTE: A RESISTÊNCIA DOS PESCADORES DE ITAPISSUMA FRENTE À INDUSTRIALIZAÇÃO EMERGENTE DO MUNICÍPIO

Alexsandra Maria dos Santos
Jesânias Rodrigues de Lima
João Durval Constantino Bezerra de Almeida
Mariely de Albuquerque Mello Felipe
Yago de Oliveira Mendes

INTRODUÇÃO

Em virtude da crescente industrialização nas áreas mais afastadas dos grandes centros urbanos, a paisagem vem sofrendo grandes mudanças, porém não ocorrem modificações só na paisagem destas áreas, as modificações afetam todo o espaço físico e humano, interferindo em todos os âmbitos que envolvem a região recém-industrializada e seu entorno.

A legislação sempre tratou com desprezo os interesses relacionados aos pescadores, em detrimento de seus próprios interesses, isto é uma questão já conhecida historicamente. A princípio a guarda das regiões costeiras que assegurava a não invasão dos inimigos, ao território português, foi um dia confiada aos pescadores, e na atualidade, o favorecimento e os incentivos fiscais concedidos em primeiro plano à industrialização são condições que conduzem à margem econômica e inevitavelmente ao desprezo e esquecimento as atividades pesqueiras artesanais que, ainda hoje, são realizadas no Canal de Santa Cruz, a título de exemplo: a pesca artesanal, a catação de mariscos e sururu, retirada de ostras nos estuários entre outras atividades.

Este artigo visa conhecer a legislação direcionada para a pesca ao longo da história do Brasil, compreendendo a influencia desta nas regiões pesqueiras, tendo como foco o Município de Itapissuma, na região metropolitana do Recife (RMR) no litoral norte do Estado de Pernambuco, a pesca artesanal no canal de Santa Cruz e por fim, a influência da industrialização na produção de pescado.

LEGISLAÇÃO PESQUEIRA NO BRASIL

A organização dos pescadores tem início em 1817, por incentivo de Dom João VI, com o objetivo de defender a costa brasileira dos invasores estando tuteladas pela Marinha. O estado assistia os pescadores com a doação de embarcações, redes e serviços de saúde e educação para os filhos dos pescadores.

Entre os anos de 1919 e 1923, foram estabelecidas mais de 800 colônias, sendo organizadas e supervisionadas pela Marinha de Guerra. Em 1920 foi criada a Confederação dos Pescadores do Brasil, e a partir de janeiro de 1923 têm-se o primeiro estatuto das Colônias de Pescadores, subordinado à Marinha de Guerra. Em 1933, foi criada a Divisão de Caça e Pesca, onde os pescadores de todo o país adquirem autonomia em relação ao controle exercido pelo Ministério da Marinha e tornam-se parte do Ministério da Agricultura.

Getúlio Vargas, em 1938, institui o Código de Pesca, explicitando a disposição dos pescadores e suas organizações enquanto classe: colônias, Federações e Confederações. Em 1943, os pescadores têm autorização do Governo Federal para transformarem as colônias em cooperativas.

Na década de 60, com criação da Superintendência do Desenvolvimento da Pesca – SUDEPE a Divisão de Pesca e Caça é abolida. Durante o Regime Militar e instituído o Código de Pesca de 1967, que substitui o Código de Pesca de 1938, tendo por objetivo o estímulo do desenvolvimento nacional e a grande preocupação com o estímulo ao desenvolvimento do setor industrial pesqueiro, enquanto a definição do pescador aparece de forma genérica.

Em 1985, com o Movimento da Constituinte, questões relativas à Pesca e aos que dela sobrevivem, são reivindicados, principalmente os direitos sociais e políticos para os pescadores e suas categorias. Com a extinção da SUDEPE têm-se criação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, que tem como atribuição o gerenciamento e promoção do desenvolvimento pesqueiro no país, quando na década de 90 o setor pesqueiro volta a ser incorporado ao Ministério da Agricultura.

A Constituição de 1988 garante conquistas significativas, quando estabelece a equiparação das colônias de pescadores aos sindicatos de trabalhadores rurais e veta a intervenção do poder público nas organizações sindicais, o que se configura na prática, a partir desde momento como: organização e autonomia, para as associações dos pescadores que sempre lutaram por reconhecimento da profissão e garantias que passam a existir agora como constitucionais.

A partir de 2003, estas associações passam a contar com o apoio institucional e logístico da Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca que passa a coordenar as ações e políticas públicas direcionadas ao setor pesqueiro do país. Em 2008 ocorre uma modificação na legislação, que dispõe sobre a organização dos pescadores reconhecendo-os enquanto órgão de classe de trabalhadores do setor artesanal, porém não há clareza nas especificações do pescador enquanto profissional no texto da legislação.

Ainda, com a Lei n. 11.959, de 29 de junho de 2009, que dispõe sobre a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca, substitui o Código de Pesca de 1967, que regula as atividades pesqueiras, dispondo às especificações e definições necessárias ao setor pesqueiro. Dispõem em específico as modalidades da pesca, realizando as definições, que até então havia em nenhuma legislação brasileira. O Artigo 8º da Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável da Aquicultura e da Pesca define as modalidades da pesca, em:

I – comercial:

a) artesanal: quando praticada diretamente por pescador profissional, de forma autônoma ou em regime de economia familiar, com meios de produção próprios ou mediante contrato de parceria, desembarcado, podendo utilizar embarcações de pequeno porte;

b) industrial: quando praticada por pessoa física ou jurídica e envolver pescadores profissionais, empregados ou em regime de parceria por cotas-partes, utilizando embarcações de

pequeno, médio ou grande porte, com finalidade comercial;

II – não comercial:

a) científica: quando praticada por pessoa física ou jurídica, com a finalidade de pesquisa científica;

b) amadora: quando praticada por brasileiro ou estrangeiro, com equipamentos ou petrechos previstos em legislação específica, tendo por finalidade o lazer ou o desporto;

c) de subsistência: quando praticada com fins de consumo doméstico ou escambo sem fins de lucro e utilizando petrechos previstos em legislação específica. (BRASIL, 2009).

Deste modo é referenciada pela primeira vez a especificação das modalidades de pescadores na legislação, que diferencia a pesca comercial e a não comercial. Com as definições de todas as modalidades de pesca observamos a valorização nas ações e políticas públicas direcionadas aos pequenos pescadores especialmente aos pescadores artesanais. Isto porque a pesca é uma atividade geradora de renda para muitas famílias ribeirinhas, dentre os 970 mil pescadores registrados no Ministério da Pesca e Aquicultura, 957 mil são artesanais, estes produtores de 45% de toda produção de pescado do Brasil por ano, e possibilita o desenvolvimento econômico autônomo.

ATIVIDADES ARTESANAIS NO CANAL DE SANTA CRUZ

O canal de Santa Cruz é um braço de mar com extensão de 22 km, que separa a Ilha de Itamaracá do continente e está localizado a cerca de 50 km ao norte do Recife. Este canal comunica-se com o mar, ao norte, pela Barra de Catuama e, ao sul, pela Barra Sul ou Orange e apresenta profundidade média de 4 a 6m. Diversos rios desembocam neste, com destaque para os rios Catuama, Carrapicho, Botafogo e Congo ao norte, e Igarassu e Paripe ao sul, fazendo com que o canal contenha um conjunto de pequenos estuários. (TEIXEIRA & CAMPOS, 2000).

A região tem como uma de suas principais atividades econômicas a pesca artesanal, especialmente no município de Itapissuma. Neste município, o principal núcleo pesqueiro do Canal a colônia Z-10, possui cerca de 5.300 pessoas, ou seja, 26,3% da população atuam diretamente na pesca comercial e de subsistência, contribuindo decisivamente para o sustento de aproximadamente 70% da população de 20.133 habitantes do município (IBGE, 2001). Envolvendo homens e mulheres na captura e coleta de peixes, moluscos e crustáceos, assim como em atividades complementares de beneficiamento e comercialização desses pescados.

A produção de pescado no Canal de Santa Cruz é de extrema importância, extrapolando a demanda comercial da própria região. Estima-se que a produção de pescado e frutos do mar obtida neste nicho corresponda a 50% da produção marítima e estuarina do estado de Pernambuco. Os produtos pesqueiros do canal - peixes, sururus, ostras, mariscos, caranguejos e camarões - são comercializados e consumidos nas praias, feiras livres, bares, restaurantes, hotéis, etc., assumindo, assim, importância fundamental na alimentação de vastos segmentos populacionais, em especial os de baixa renda. Destacando-se na culinária regional onde o pescado torna-se um importante atrativo para o turismo, outra atividade geradora de emprego, e tida como de grande potencial para o desenvolvimento local e regional.

Quanto às nomenclaturas, as denominações de pescador e pescadeira se referem a todas as atividades ligadas a peixes e crustáceos, enquanto que as atividades de catador e catadeira representam todas as atividades na prática da catação, existentes na área do Canal de Santa Cruz, são elas: ostreiro (ostra), sururuzeiro (sururu), marisqueiro (marisco) e caranguejeiro (caranguejos, guaiamuns e aratu). Não existe na legislação nacional brasileira vigente, referência as atividades ligadas diretamente e indiretamente a pesca, sendo todos classificados, oficialmente, como pescadores, devido a isso a legislação não assiste os profissionais que realizam atividades artesanais relacionadas, diretamente e indiretamente, a pesca.

O CRESCIMENTO INDUSTRIAL NO MUNICÍPIO DE ITAPISSUMA

Em fins da década de 90, o litoral norte de Pernambuco, seguiu um plano de desenvolvimento nacional teve por objetivo atrair investimentos, com incentivos fiscais, para promover o desenvolvimento local e principalmente a criação de um complexo industrial que proporcionasse crescimento econômico para a região. Cidades como Goiana e Itapissuma tem capitaneado esse processo no estado de Pernambuco. Empresas nacionais e multinacionais, como a Hemobrás e a italiana FIAT escolheram a cidade de Goiana para se instalarem, assim como a empresa especializada em pescado NETUNO e as cervejarias ITAIPAVA e AMBEV, escolheram Itapissuma para se instalarem. Contudo, não se pode esquecer a ALCOA, empresa que se ocupa do beneficiamento do alumínio, e encontra-se instalada no município desde 1981.

Essa industrialização está trazendo benefícios a todas as cidades da região e não apenas aos municípios sedes dos parques industriais. Como resultado deste processo de expansão industrial, temos a ampliação do mercado de serviços e do mercado imobiliário, estes beneficiando em toda a região. Apesar disso, a ampliação do mercado imobiliário tem gerado a alta nos preços de aluguel e de venda, ocasionados pelas novas e grandes demandas.

A perspectiva é de que, além de Goiana e Itapissuma, várias cidades no entorno sejam beneficiadas, como Aliança, Araçoiaba, Camutanga, Condado, Ferreiros e Timbaúba. Outros centros urbanos maiores e próximos, como Paulista, Igarassu, Abreu e Lima, Olinda, Recife e até mesmo João Pessoa, na Paraíba, também serão escolhidos pelos novos moradores da área. O governo do Estado de Pernambuco e até o Governo Federal concedem, continuamente, incentivos fiscais para a ampliação dos parques industriais, tendo como objetivo principal a geração de emprego e renda, beneficiando não só os municípios do litoral norte, como todo o Estado.

No caso específico de Itapissuma, a prefeitura em uma tentativa de inclusão, está realizando projetos para capacitação de mão-de-obra, para a população local que deseja ocupar vagas nas indústrias, fornecendo cursos técnicos para a profissionalização,

porém estes de acordo com a necessidade das indústrias instaladas no município. No entanto, tem se verificado, a rotatividade dos cargos nestas empresas que na maioria são multinacionais, e mesmo com a profissionalização e especialização da mão-de-obra a capacitação destes profissionais, na maioria antigos pescadores e seus descendentes, e pequenos comerciantes locais, não sendo suficiente o quantitativo, se fazendo necessária a importação de mão-de-obra especializada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tradição pesqueira de Itapissuma é grande desde que era uma simples vila fundada por franciscanos, em 1588, e perdura até o tempo presente, se tornando mais forte com o advento do turismo, onde o Município é reconhecido como a terra da Caldeirada, comida típica da região, produzida com os mais diversos tipos de pescados, mariscos e crustáceos oriundos do canal de Santa Cruz.

Observamos que as consequências do processo de industrialização influenciaram não só espaço físico e humano da região de Itapissuma, como em toda a sua dinâmica populacional. Identificamos algumas problemáticas, como a dificuldade na produção pesqueira da cidade, que vem cada vez mais, perdendo mão-de-obra jovem para os parques industriais da região, assim como na dinâmica trabalhista do município, que passa por altos e baixa em decorrência da grande rotatividade nas indústrias.

Com esta pesquisa podemos nos aprofundar e observar que, enquanto o governo em todos seus níveis, municipal, estadual e federal, por muitos anos fecharam seus olhos para as minorias, estas através de movimentos sociais organizados brigaram por seus direitos e obtiveram conquistas, em certos períodos mais em outros períodos menos, porém continuam lutando para manter a tradição e o orgulho de serem pescadores, conservando a pesca viva e sempre presente.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição Federal do. Promulgada a 05 de outubro de 1988.

BRASIL. **Lei 11959/2009**. Brasil 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11959.htm. Acesso em Junho de 2014.

DIEGUES, A. C. S. **Pescadores, camponeses e trabalhadores do mar**. São Paulo: Ática, 1983.

ESKINAZI, A . M. **Peixes do Canal de Santa Cruz, Pernambuco-Brasil**. Trab. Oceanografia. UFPE, Recife, n. 13, p. 283-302, 1972.

FIGUEIREDO, Ana Cristina Almeida de Oliveira & LEITÃO, Maria do Rosário de Fátima Andrade. **O PROCESSO DA EXTENSÃO PESQUEIRA NO MUNICÍPIO DE ITAPISSUMA PERNAMBUCO** – Período de 1975-2009. Recife: Jornada de Pesquisa e Extensão – UFRPE, 2009.

IBGE. **Censo Demográfico (2000)**. Brasil, 2001.

MACÊDO, S. J. **Fisiecologia de alguns estuários do Canal de Santa Cruz (Itamaracá-Pernambuco)**. São Paulo, 1974. 121p. Tese. Universidade de São Paulo. Instituto de Biociências. Departamento de Fisiologia (Mestrado).

MOVIMENTO NACIONAL DOS PESCADORES. **O pescador artesanal na pesca previdência social**. Recife: CAPAB,1996.

SILVA, Almir José da. **Estudo Socioambiental na Margem Urbana do Canal de Santa Cruz –Itapissuma – Pernambuco - Brasil**. João Pessoa: PRODEMA (Dissertação de Mestrado em desenvolvimento e Meio Ambiente), 2001.

TEIXEIRA, Simone Ferreira & CAMPOS, Susmara Silva. **Trabalhos Oceanográficos da Universidade Federal de Pernambuco**. Recife, v 28, n. 2, 2000. p. 189-194.

VILLAR, F. **Pelas indústrias de pesca no Brasil**. Rio de Janeiro: 1911.

ACESSO AOS SITES:

<http://pe.transparencia.gov.br/Itapissuma/receitas/convenios>

<http://www.cidade-brasil.com.br/municipio-itapissuma.html>

<http://www.brasildemochila.com/novo/index.php/informacoes/noticias/976-pe-litoral-norte-ganha-plano-para-o-desenvolvimento-do-turismo.html>

<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1002/noticias/a-criacao-de-um-novo-suape>

http://especiais.jconline.ne10.uol.com.br/construcao_2013/materia_10.php

https://www.alcoa.com/brasil/pt/info_page/Itapissuma.asp

2. Processo de metropolização

SUAPE: CONTRADIÇÕES E DESAFIOS

Rita Alcântara Domingues

INTRODUÇÃO

Nas palavras de Haesbaert (2002, p.88), o espaço metropolitano seria uma forma singular desses novos tempos, uma vez que lá estão múltiplas conexões, expansão contínua, - criam-se intervalos, hiatos que existem e convivem - e diferenciações crescentes. Na lógica desse movimento é comum o novo se implantar por sobre um espaço que, em período anterior havia sido saudado como a novidade. Trata-se de um constante rearranjo de valores, formas, funções e significados, através da permanente destruição/construção.

Fazendo-se um paralelo com o caso brasileiro, a título de exemplificação, podemos citar que, nas últimas décadas, a economia do Estado de Pernambuco tem se destacado no nível regional e nacional, devido ao forte crescimento econômico impulsionado pelo Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS), localizado na Região Metropolitana de Recife. Por trás desse dinamismo econômico, está o planejamento traçado pelo estado, ao longo dos anos 1970, com a decisão de construir um grande Porto: Suape, tornando a área, décadas depois, um polo atrativo para implantação de empresas de grande e médio porte, em busca de incentivos fiscais dos governos federal e estadual.

Esse espaço, no momento, é entendido como interessante repositório de múltiplas finalidades e sentidos, no qual, nas palavras de Milton Santos (2004), a velocidade com que pedaços do território são valorizados e desvalorizados, determinando mudança de usos, é temerária. No passado, a área tinha como meta a produção de açúcar, enquanto hoje seu uso segue outra lógica do capital, com um grande porto combinado com indústrias e várias conexões internacionais. A área do Complexo Portuário de Suape é composta por oito

municípios,⁷⁶ entretanto, para este estudo, voltamos a atenção para apenas dois deles, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, por estarem vivenciando uma transformação mais rápida, não apenas do ponto de vista econômico e produtivo, mas também do crescimento populacional.

De acordo com os censos demográficos de 2000/2010 do IBGE, as duas cidades tiveram um acréscimo populacional de 53 mil pessoas em apenas 10 anos. Esta realidade evidencia, além de dinâmica populacional, a questão dos deslocamentos populacionais, impulsionados pelas transformações do mercado de trabalho no território de Suape, e a sobrecarga na área urbana em torno do atendimento à demanda. Nesse processo de reordenamento, não existe comércio diversificado nem uma extensa rede de serviços voltada ao atendimento da população. O novo ordenamento territorial está repleto de complexidades e incertezas.

Para equacionar tantas mudanças, o governo de Pernambuco definiu um novo ordenamento, o Plano do Território Estratégico de Suape, com diretrizes para uma ocupação sustentável. Nesse sentido, entende a região não apenas como um polo dinâmico do estado, face aos investimentos recentes,⁷⁷ mas também não esquece que as práticas sociais cotidianas têm uma dimensão espacial. Isso se relaciona com o fato de que conhecer é construir subjetivamente a realidade.

Tendo em vista essa conjuntura ser diversa, complexa, sempre se refazendo, enfrenta-se questões de um corpo teórico já consolidado, distante da instabilidade, que a todo o momento nos chama a atenção. Apesar da existência de textos e teorias mais recentes sobre essas questões, tais como os que abordam a governança ou *governance*, optamos por pensar a opção política em matéria de desenvolvimento regional, baseando-nos em exemplos da Gestão do Território Estratégico de Suape - Brasil, de forma multidisciplinar, a partir da abordagem institucionalista. Assim, para

⁷⁶ São eles: Cabo de Santo Agostinho, Escada, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Ribeirão, Rio Formoso e Sirinhaém.

⁷⁷ Para mais informações, ver: <<http://www2.condepefidem.pe.gov.br/web/condepe-fidem/apresentacao10>>. Acesso em: 25 abr. 2014.

fundamentar este trabalho, no arcabouço teórico, destaca-se o pensamento de Veblen (1965) e Douglass North (1993) sobre a abordagem institucionalista, resgatando conceitos como instituições e organizações, para explicar sua funcionalidade econômica.

Nesse contexto, o **objetivo** do estudo é entender e analisar a relação entre a questão institucional e o planejamento da gestão do território no Complexo Portuário de Suape. Assim, as questões que norteiam a realização desse trabalho são: Em que medida a análise das questões institucionais pode explicar o processo de planejamento e gestão desse Complexo Portuário? Em que medida o dinamismo econômico gerado promove um processo de inclusão social?

O artigo está fundamentado em uma análise crítica do método histórico e crítico. Algumas questões metodológicas e instrumentos teóricos respaldam a análise. Para tanto houve pesquisa bibliográfica para investigação teórico e conceitual e pesquisas de campo, visando o melhor entendimento da área.

Este trabalho está organizado em três etapas. A primeira parte expõe uma visão geral do tema tratado; a segunda está centrada na reflexão sobre o planejamento econômico, a gestão do território e as instituições, associadas à ação do capital, que volatiliza esse espaço em parceria com o Estado; a terceira etapa expõe sobre o mercado de trabalho/rendimentos; por fim, delineiam-se os principais resultados.

PLANEJAMENTO, GESTÃO DO TERRITÓRIO E AS INSTITUIÇÕES

A ideia de estruturar um porto e, próximo dele, uma refinaria de petróleo na localidade de Suape encontra-se registrada em documentos existentes no Instituto de Desenvolvimento de Pernambuco (Condepe), que datam de 1954. Nos anos 1970, o planejamento do Estado decidiu por sua construção, e em 1983 ele começou a operar, de forma precária. Naquele momento, a conjuntura internacional convivia com uma crise na economia, desencadeada pelos choques do petróleo.

O Brasil dos anos 80 experimentou profundas mudanças de ordem econômica e política, com o processo de democratização. No primeiro aspecto, houve paralisia na economia brasileira, e

questionava-se até que ponto o Estado, vivenciando uma grave crise, poderia assumir papel de promotor de mudanças capazes de dinamizar a economia. Como apontam Busato e Pinto (2005, p.2), havia necessidade de “mudanças institucionais” capazes de criar estratégias para o capital, configurando uma nova geografia econômica nacional.

Dialogando com a teoria, a perspectiva institucional de Veblen é identificada por ser historicista e criticar a exclusão das instituições do núcleo da análise econômica. Ele é considerado o fundador da escola americana, ao lado de Commons e Mitchell. Para essa escola, o conceito-chave está na própria concepção de instituição como conjunto de ideias, modos de pensar compartilhados passíveis de ser identificados e mutáveis no tempo e no espaço.

Em sua obra *Teoria da classe ociosa* (1965), Veblen vincula instituições a tipos de caráter, ou seja, a tipos humanos, já que as instituições selecionam os tipos humanos que são mais adequados. Fazendo um link com a teoria, vê-se no novo ordenamento territorial do Complexo de Suape o Estado assumir o planejamento em parceria com o setor privado.

Na década de 1990, com o processo de reestruturação produtiva e de globalização, os impactos na economia mundial e elementos como a abertura de mercado, a mudança de paradigma tecnológico, flexibilidade do mercado de trabalho e a mudança acentuada no papel do Estado à frente de atividades econômicas tiveram papel fundamental na gestão macroeconômica, sobretudo, em países como o Brasil (DOMINGUES, 2014, p.13).

Esses ajustes neoliberais levaram países periféricos a enfrentar problemas, como a ausência desse Estado como agente central no planejamento econômico. No caso brasileiro, houve fragmentação das unidades federativas e uma corrida para se inserir, por si só, no capitalismo global. Esse movimento do capital apoiado por instituições formais gera, inicialmente, instabilidades e lutas para manter o *status quo*, entretanto, num momento seguinte haverá um processo de amadurecimento nesse novo patamar.

Em Pernambuco, a situação não difere do restante do país, e, para equacionar e reduzir suas deficiências, o governo aposta no dinamismo desencadeado com a implantação do Complexo Industrial e Portuário de Suape. O estado é convidado a oferecer subsídios e

incentivos às empresas e a assumir outras infraestruturas necessárias a seu funcionamento. Isso é resultado da institucionalidade das políticas públicas. Em outras palavras, o território passa a ser organizado e usado com a lógica exclusiva da produção (DOMINGUES, 2014, p.14), ou seja, esse território é ponto de encontro de lógicas locais e globais.

Em termos de operacionalidade desse porto, os documentos apontam que até 2005 era baixa sua influência regional e isso se refletia nos baixos investimentos capazes de atrair empresas de pequena complexidade tecnológica. Para reverter esse quadro de dificuldade da economia estadual, foi instituído um novo arranjo institucional no estado, com o Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (Prodepe). Criado em 1995 e reformulado em 1999, o programa oferece vantagens para empresas com interesse de se instalar ou se expandir no estado. Os incentivos têm prazos que variam de oito a 12 anos para projetos industriais com maiores conexões externas. É a guerra fiscal.

É pertinente lembrar que as instituições são entendidas como instrumentos econômicos e políticos de ação coletiva, e teriam como finalidade o alcance dos propósitos fundamentais da sociedade moderna. North foi um dos primeiros a relacionar instituições ao desempenho econômico das nações,⁷⁸ e esboçou uma nova forma de investigação, que se apoiaria, cada vez mais, em argumentos institucionais, para explicar os complexos problemas do crescimento econômico em perspectiva histórica.

Ampliando-se o entendimento empírico tem-se: o porto conectado a 160 outros portos, operando 365 dias no ano, independentemente das marés, e movimentando 12,8 milhões de toneladas de carga por ano; ainda, segundo seu Plano Diretor (2010), está prevista sua ampliação até 2030. No que se refere às indústrias envolvidas, eram 102 empresas privadas operando em 2013, com subsídios e incentivos do governo do estado, por meio do Programa de

⁷⁸ North procurou responder a duas questões: a primeira diz respeito aos motivos que levam países a ter trajetórias de crescimento tão divergentes; e a segunda refere-se à insistência de caminhos desastrosos de crescimento em alguns países. O autor vinculou a resposta a essas duas questões ao binômio crescimento econômico e instituições de cada país (apud PASSANEZI, 2002, p.16-17).

Desenvolvimento de Pernambuco, e outras 40 empresas em fase de instalação.

Tentando estabelecer diálogo entre a realidade e a teoria, tem-se a ação de políticas públicas, por meio de instituições formais que garantem programas para atrair empresas mediante incentivos fiscais, para implementar um dos núcleos da economia de Pernambuco – o Complexo de Suape. O interesse por esses conceitos reside no entendimento de como as organizações econômicas, políticas e sociais surgem, funcionam, evoluem e criam arranjos influenciados pelo ambiente institucional.

INVESTIMENTOS

Além dos investimentos produtivos já incorporados, estão sendo alocados recursos da ordem de R\$45 bilhões entre 2008 e 2014, representando aproximadamente 60% do PIB atual do estado. Os investimentos privados ultrapassam R\$50 bilhões⁷⁹, e os recursos públicos, necessários para a manutenção da infraestrutura, somam mais de R\$2 bilhões, segundo Márcio Stefani, secretário de Desenvolvimento Econômico e presidente de Suape. Tais investimentos mudaram o perfil produtivo dos municípios diretamente envolvidos com o polo, ou seja, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, repercutindo, inclusive, na proporção de seus PIBs, que juntos representavam 9,7% do PIB estadual em 2000, atingindo 14,3% em 2011, segundo a agência Condepe-Fidem.⁸⁰

Como apontam Lima, Sicsú e Padilha (2007, p.532), dentre os investimentos de maior dimensão previstos para se alojar em Suape, encontram-se uma refinaria de petróleo, um estaleiro de grande porte, um polo de poliéster, uma usina de regaseificação de gás natural e um terminal de granéis sólidos, estando os três primeiros em estágio mais avançado de instalação. Além desses, setores como energia eólica, siderurgia, alimentos e bebidas, cerâmica, polo de granéis

⁷⁹ Os R\$50 bilhões de reais equivale a aproximadamente, 16 bilhões de euros, numa cotação de 3,00 euros para R\$1,00. <http://www.valor.com.br/valor-data> Acesso em 09/07/2014.

⁸⁰ Disponível em: <<http://www.bde.pe.gov.br/>>. Acesso em: 19 maio 2014.

líquidos e gases e um complexo logístico estão presentes na área. O polo petroquímico compreende um conjunto de estabelecimentos, alguns já implantados, outros em fase de implantação e outros previstos. Esse conjunto deve expandir a capacidade de produção de três produtos: poliéster, PTA (ácido PT) e resinas PET. Tais investimentos poderão atrair para o estado projetos complementares, favorecendo a expansão de cadeias produtivas.

North estende sua análise às organizações, que, assim como as instituições, proveem estrutura para interação humana, mas com elas não se confundem. Segundo ele,

[...] as organizações se compõem de grupos de indivíduos unidos por um propósito comum. As organizações são políticas (partidos políticos, congressos, agências reguladoras), econômicas (empresas, sindicatos, cooperativas), sociais (igrejas, clubes, associações) e educativas (escolas, universidades) (1993, p.7-8).

Ampliando a análise dos investimentos no complexo, por exemplo, segundo estudo elaborado pela Agência Condepe-Fidem, no polo petroquímico o aporte de capital investido será de aproximadamente R\$4,4 bilhões e o de faturamento será de R\$4 bilhões de reais ao ano; no polo naval estão previstos a geração de 15,7 mil empregos diretos e um investimento de aproximadamente R\$3,3 bilhões; e na refinaria, a soma de R\$32,25 bilhões, de acordo com informações enviadas pela Petrobrás, sendo R\$17,25 bilhões aplicados na etapa que compreende tanto as obras da construção civil quanto a aquisição de máquinas e equipamentos e R\$15 bilhões na etapa de operação do primeiro ano (2014). Em outras palavras, o capital cresce, ampliam-se antigos negócios e surgem novos ramos produtivos.

Além das indústrias de grande porte, o estado alterou a Lei de Incentivos Fiscais, abrindo espaço para a pesquisa e tecnologia, enfim, para a produção de conhecimento. Outra preocupação do governo se volta para a capacitação da mão de obra e se materializa na ampliação de escolas integrais e escolas técnicas, para que haja maior empregabilidade de trabalhadores da área.

MERCADO DE TRABALHO E RENDA

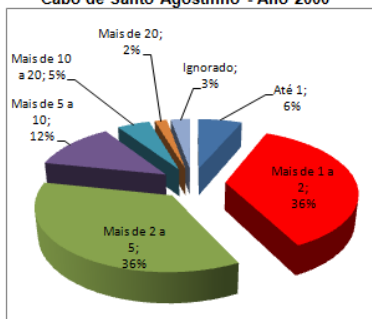
Acompanhando essa ação, está a dinâmica populacional, a questão dos deslocamentos populacionais e a sobrecarga na área urbana em torno do atendimento à demanda. No mercado de trabalho estão cerca de 50 mil empregos gerados na etapa construtiva, dos quais 80% estão envolvidos com o pico da construção da refinaria. Pelas estimativas do Condepe-Fidem (2011, p.23-26), de 2007 a 2011 devem ser gerados, pelo impacto do Estaleiro Atlântico Sul, aproximadamente 132 mil postos de trabalho. Segundo informações da principal empresa do polo petroquímico, é prevista a geração de 1,8 mil empregos diretos.

Sabe-se que essa oferta de empregos será reduzida com a conclusão do processo construtivo previsto para acontecer em 2015, quando será demitida a grande maioria dos trabalhadores. Nesse momento, serão gerados apenas cinco mil novos postos de trabalho para profissionais qualificados. Para Marx (apud DAMIANI, 1998, p.17-18), apesar da tendência de crescimento da produção, o aumento do número de trabalhadores será em proporção decrescente à escala de produção. Nesse sentido, já existe preocupação do governo de Pernambuco e do Ministério Público do Trabalho com esse excedente de mão de obra e com centenas de milhares de famílias que têm sua renda por meio do Complexo de Suape, e que estarão disponíveis.

Nesse cenário, outra variável importante na compreensão dessa realidade complexa é a renda obtida pela população. Segundo dados do IBGE e da RAIS, numa primeira visão, a remuneração da mão de obra se manifesta em níveis muito baixos. Segundo dados do MTE e IBGE, em 2000, a proporção de domicílios mantidos por rendimento nominal mensal de até um salário mínimo era, de acordo com os municípios, de 8% (Ipojuca) e 6% (Cabo de Santo Agostinho), conforme gráficos 1 e 2. Nesse mesmo período, se somarmos a estes os que ganhavam de um a dois salários mínimos, teremos 47% e 42%, respectivamente.

Gráfico 1

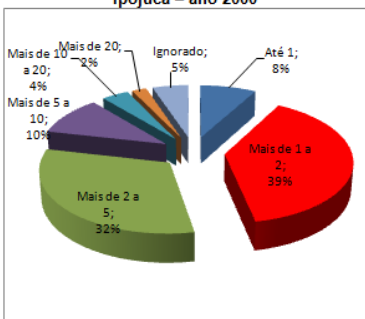
Número de empregados no mercado formal por classe de renda – Salário mínimo (%)
Cabo de Santo Agostinho - Ano 2000



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego e Agência Condepe/Fidem. Elaboração própria.

Gráfico 2

Número de empregados no mercado formal por classe de renda – Salário mínimo (%)
Ipojuca – ano 2000



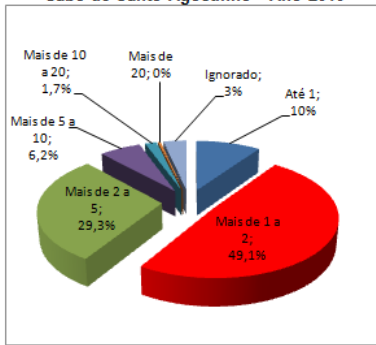
Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego e Agência Condepe/Fidem. Elaboração própria.

No período seguinte, 2010, de pleno dinamismo da economia local, os dados apontam que no Cabo de Santo Agostinho cerca de 60% da PEA passou a ganhar até dois salários mínimos.⁸¹ Situação semelhante é registrada para o município de Ipojuca, com aproximadamente 41%, conforme Gráficos 3 e 4. Esse fato evidencia, a princípio, o aumento da pobreza nesses municípios, apesar da geração de empregos trazida pelo Complexo. Não se trata, conforme aponta Storper (1997), de uma equação de fácil resolução, uma vez que estar próximo geograficamente não significa que há proximidade relacional. A proximidade relacional se forma pelas relações construídas segundo as lógicas de semelhança e de pertencimento dentro do complexo produtivo.

⁸¹ O salário mínimo no Brasil, em janeiro de 2014, era de R\$724,00, o que equivale a aproximadamente 241 euros.

Gráfico 3

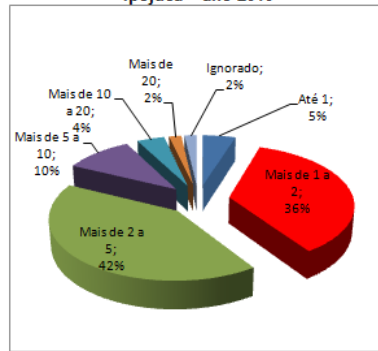
Número de empregados no mercado formal por classe de renda – Salário mínimo (%)
Cabo de Santo Agostinho - Ano 2010



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego e Agência Condepe/Fidem. Elaboração própria

Gráfico 4

Número de empregados no mercado formal por classe de renda – Salário mínimo (%)
Ipojuca – ano 2010



Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego e Agência Condepe/Fidem. Elaboração própria

Dentre os trabalhadores que estão no menor padrão de renda está, sobretudo, a população local. Uma perspectiva de análise liga esse fato à questão histórica de falta de qualificação profissional para o trabalho especializado, uma vez que a maioria dos trabalhadores esteve ligada a atividades do campo. Com o fechamento de usinas, estava criado um excedente de população útil ao capital, constituindo uma reserva de trabalhadores disponíveis para ser utilizados a qualquer momento, além de servir para regular os salários. Entretanto, há necessidade de pessoal mais qualificado e, nesse caso, tal profissional vem de outras regiões. Há, portanto, um fluxo migratório para as cidades de pessoas atraídas pelo emprego nas obras ou para montar seu próprio negócio. Daí advém outros problemas, como o choque cultural e o aumento da violência urbana.

Diante dos dados, são registradas contradições, uma vez que as ações e políticas públicas criam instituições formais voltadas para atender o interesse do grande capital transformando o espaço gerador de riqueza para alguns, enquanto isso, as desigualdades sociais permanecem de forma clara para a população local.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a pesquisa percebe-se que o estado, nesse caso, cria instituições que favorecem o setor privado e promove investimentos em infraestrutura para atender às demandas dos grupos econômicos fortes. As mudanças são evidentes no controle do espaço, contudo, para a maioria da população local, os números indicam que não houve melhoria efetiva na qualidade de vida. Entendemos, ainda, que esse novo arranjo institucional oriundo do planejamento estratégico do governo do Estado, é capaz de explicar o processo atual de planejamento e gestão desse território.

Por outro lado entendemos que desafios são necessários, a exemplo da ampliação da infraestrutura básica hoje deficitária, o investimento numa educação de qualidade e uma gestão tendo em suas metas prioritárias, a inclusão social.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA ESTADUAL DE PLANEJAMENTO E PESQUISAS DE PERNAMBUCO – CONDEPE/FIDEM. (2011) **Estudos dos impactos dos investimentos na economia pernambucana:** Unidades da BR FOODS, HEMOBRÁS, Estaleiro Atlântico Sul, Petroquímica Suape e Refinaria Abreu e Lima: uma visão a partir da Matriz Insumo-Produto de Pernambuco – 2005. Coordenação de Wilson Grimaldi e Júlio César Silva. Recife 74p.

BUSATO, M. I. e Pinto, E. C. (2005) **A nova geografia econômica: uma perspectiva regulacionista.** I ENCONTRO DE ECONOMIA BAIANA, Salvador, Bahia. set. 22p.

DAMIANI, Amélia L. (1998) **População e geografia.** 4.ed. São Paulo: Contexto. (Caminhos da Geografia). 107p.

DOMINGUES, R. Alcântara. (2014) **Instituições e o controle do espaço: um olhar da geografia.** XIII Colóquio Internacional de

Geocrítica. Barcelona, 05-10 de maio. 18p.
<http://www.ub.edu/geocrit/xiii-coloq-programa.htm>

HAESBAERT, R. (2002) **Territórios alternativos**. Niterói: EdUFF; São Paulo: Contexto.173p.

LIMA, J. P. R.; Sicsú, A. B. e Padilha, M. F. F. G. (2007) Economia de Pernambuco: transformações recentes e perspectivas no contexto regional globalizado. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v.38, n.4, p.525-541, out.-dez. Disponível em: <http://www.bnb.gov.br/projwebren/exec/artigoRenPDF.aspx?cd_artigo_ren=1062>. Acesso em: 10 fev. 2014.

NORTH, Douglas C. (1992) **Custos de transação, instituições e desempenho econômico**. São Paulo: Instituto Liberal. 38p.

NORTH, Douglas C. (1990) **Institutions, institutional change and economic performance**. New York: Cambridge University Press.152p.

NORTH, Douglas C. (1993) Desempenho económico en el transcurso de los años. In: **Conferencia de North en Estocolmo**, Suecia, el 09 diciembre, al recibir el Premio Nobel de Ciencias Económicas. 26p. Disponível em: <http://www.eumed.net> . Acesso em: 03 mai. 2004.

PASSANEZI, P. M. S. (2002) **A evolução das instituições segundo Douglas North**. 210f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo.

SANTOS, Milton e Silveira, M. Laura (2004) **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 6.ed. Rio de Janeiro: Record. 473p. p.105-142.

RAFFESTIN, Claude. (1993) **.Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática. 269p.

STORPER, M.I. (1997) *The regional world: territorial development in a global economy*. Nova Iorque: The Guilford Press.

Straforini, Rafael. (2004) **Ensinar geografia: o desafio da totalidade e mundo nas séries iniciais**. São Paulo: Annablume.190p.

VEBLER, T. **A teoria da classe ociosa**: um estudo econômico das instituições. São Paulo: Pioneira, 1965.

VEBLER, T. (2000) **Sobre la naturaleza del capital**. *Revista de Economía Institucional*, Colombia, n.2, p.197-216.

SÃO LOURENÇO DA MATA: CIDADE DA COPA?

Izabelly Oliveira Lins da Silva
Rayza Anunciada Gomes Bazante
Sumatra Albuquerque Bitencourt
Yuri Vitório de Barros Correia

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como objetivo fazer uma reflexão acerca do impacto da realização da construção da Arena da Copa na Cidade de São Lourenço da Mata, desde sua escolha até as consequências mais deliberadas tanto na área financeira quanto nas áreas ambientais e sociais. Essa reflexão será feita através da análise do processo histórico até a atual e parcial desvalorização de suas terras, fazendo com os cidadãos sejam afetados com a realização do megaevento e sofrerem consequências como desapropriação de suas casas, aumento no valor de imóveis e alimentos. Antes de abordar este assunto é preciso voltar à fundação da cidade.

A cidade de São Lourenço da Mata conta com uma área de 264,3 km², e uma floresta sub-perenifólia, com partes de Floresta Hipoxerófila.

Os tupinambás, os primeiros habitantes da região, foram derrotados em 1554, após tenaz resistência, pelos filhos de Duarte Coelho Pereira, primeiro donatário da capitania de Pernambuco. Com isso, os portugueses conseguiram livre-trânsito entre a capital e aquelas matas, ricas do cobiçado pau-brasil. Aí, à margem esquerda do Capibaribe, surgiram diversos engenhos de açúcar, base para o surgimento do futuro povoado. A ocupação holandesa (1630-1654) afetou durante longos anos a economia da área, por conta dos conflitos armados e destruição de bens públicos e particulares. Com fim da guerra, a normalidade foi paulatinamente restaurada e o vilarejo cresceu, tornando-se distrito do Recife e Paudalho, em 1775,

sendo elevado a cidade pela lei estadual nº 991, de 1-7-1909. São Lourenço abriga atualmente a maior reserva nacional de pau-brasil, com mais de cem mil exemplares. Seu nome decorre do santo patrono de sua primeira igreja, martirizado durante o reinado do Imperador Romano Valeriano, a crescido do indicativo da região onde se encontra a cidade. (FONSECA, 2009, p.216,)

No final do século XV começou a surgir os primeiros engenhos, como Tapacurá, Tabocas, Poço Sagrado, Cangaça e Muribara. Há também registros que apontam para sete fábricas instaladas na cidade já no ano de 1630.

Em 1621 foi erguida a primeira capela, que hoje se chama Igreja Matriz que ainda mantém seus traços originais.

São Lourenço da Mata era um distrito subordinado aos municípios de Recife e Paudalho, no ano de 1775 recebeu o nome de São Lourenço da Mata quando foi desmembrado de Recife e Paudalho pela lei da província nº 1.805. Em 10 de Janeiro de 1890 foi instalada a vila formada pelos distritos de São Lourenço da Mata e São Lourenço do Sul. Em 25 de Março de 1892 foi eleito como primeiro prefeito do município Temolião Duarte de Albuquerque Maranhão, decretado pela lei a Lei nº 1805.

São Lourenço recebeu a designação de cidade saindo de condição de vila em 1 de julho de 1909, o nome sofreu alteração mas foi oficializado 1943, pela lei Estadual nº 952. Em 1982 Camaragibe consegue se desmembrar de São Lourenço, foi denominado como município pela Lei Estadual Nº 8.951.⁸²

Atualmente a cidade é dona do título de cidade da copa por ser sede do estádio de futebol para a Copa do Mundo e Capital do Pau-Brasil pela sua reserva de mais de 100 mil árvores em extinção e sua reserva ambiental de Tapacurá. Possui uma densidade populacional de 98. 402 habitantes sendo 82% residindo na zona urbana e 8% na zona rural de acordo com dados apresentados pelo

⁸² Informações disponíveis no site oficial da prefeitura de São Lourenço da Mata <[HTTP://www.slm.pe.gov.br/prefeitura.php](http://www.slm.pe.gov.br/prefeitura.php)>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) NO Censo de 2010. Sua economia está baseada no comércio de alimentos, bebidas e álcool, na agricultura com o plantio de Cana de açúcar e mandioca e pecuária na criação de aves, suínos e bubalinos.

POR QUE SÃO LOURENÇO DA MATA PARA CIDADE SEDE?

Para ser sede da Copa do Mundo de Futebol a cidade necessita ser detentora de alguns pré-requisitos, e principalmente ter um estádio de futebol para a realização do evento. A escolha de São Lourenço da Mata não foi vista com bons olhos por parte de muitos pernambucanos por conta dos gastos na construção de um novo estádio quando o governo poderia usar os 1,6 bilhões de reais orçados, para reformar um dos três grandes estádios já existentes no Estado para possuir o padrão FIFA.

A escolha de Recife foi embasada em face de vários aspectos, desde sua localização, próxima a grandes centros econômicos mundiais como Paris 7.245,6 km, Miami 6.185,7 km, Lisboa 5.770,4 km e Londres 7.396,4 km. Nacionalmente a cidade fica a poucas horas de São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro e regionalmente faz fronteira com estados como João Pessoa e Maceió, próximos a grandes centros comerciais como Natal, Fortaleza, Aracaju e Salvador. Além da estratégica localização de Recife, segundo o Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBCBR), o Produto Interno Bruto (PIB) nordestino registrou alta de 4,2% nos primeiros seis meses do ano, enquanto a média de crescimento nacional foi de 2,9%. Esses sete Estados juntos oferecem 6 aeroportos internacionais, 5 portos internacionais e 1 fluvial, e entre polos industriais e turísticos a região nordestina ainda é sede de mais 2 Estados que receberam estádios para a Copa do Mundo, como Natal e Salvador.

São Lourenço da Mata foi escolhida como cidade na Região Metropolitana do Recife por sua localização próxima ao Aeroporto Internacional do Recife e ao Porto do Recife, ambos contando 19 km de distância cada e 3 km separam a Cidade da Copa do terminal integrado de passageiros. Os meios de transportes utilizados para a

chegada até o estádio seriam de Metrô e ônibus, utilizando a BR- 232 e BR 101, tal como a Avenida Caxangá e Abdias de Carvalho. De acordo com o RIMA – Relatório de Impacto Ambiental da Cidade da Copa 2012 foi instalado os corredores de transporte urbano e Coletivo Norte/Sul e Leste/Oeste, a Avenida Caxangá iria receber o BRT (ônibus de trânsito rápido), que seria um novo tipo de transporte e ainda com obras nas BR 101 e PE-15, a duplicação na BR 408 e triplicação da BR 232. E ainda a implantação de um terminal integrado que funcionaria junto com o ônibus do SEL, chamada Cosme Damião, tranquilizando assim a passagem para o local do megaevento.

Assim vemos surgir o projeto Cidade da Copa, um megaprojeto ligado a Copa do Mundo de 2014, a ser implantado em São Lourenço da Mata, numa área de 239 hectares. Com investimentos estimados em R\$ 1,6 bilhão para construção do Estádio para 46 mil pessoas, a partir da PPP (Parceria Público-Privado), formada pela a Odebrecht Participações e Investimentos, ISG (International Stadia Group) e a AEG Facilities, prevê, além da construção, exploração, operação e manutenção do estádio pelo prazo de até 33 anos. (LEAL & SOUSA, 2012).

Entre alguns benefícios para a cidade, é possível verificar o planejamento da primeira “Smarcity da América Latina”, onde seria construída a arena multiuso, arena indoor, hotéis, convenções, centro administrativo, comercial e educativo, campus universitário, escritórios torres comerciais, parque ecológico, sistema viário e de transporte e mobilidade, playgrounds, e acessibilidade urbana.⁸³ Esse projeto foi baseado na primeira smarcity do mundo, localizado no Japão e chamada de Minato Mirai. O governo local em parceira público-privada com a construtora Odebrecht só ofereceria o terreno.

⁸³ Relatório de Impacto Ambiental - RIMA Dezembro 2012

A CIDADE EM EVOLUÇÃO?

Diante da experiência de informações das cidades que já sediaram os eventos que cercam a Copa do Mundo de Futebol, é sabido que com ela se traz mudanças substanciais na estrutura urbana e socioeconômica, que interfere na qualidade de vida daqueles que a presenciam.

São Lourenço vive atualmente uma queda na taxa de natalidade (consequência de um planejamento familiar, mudanças nos métodos contraceptivos e uma mudança na estrutura familiar do país), e uma crescente alta no topo da pirâmide o que significa que sua expectativa de vida está aumentando. Há também uma queda de mortalidade na idade economicamente produtiva (fase adulta de 25 a 40 anos).

Com as obras da arena a população de São Lourenço passou por uma temporária baixa de desemprego, a consequência de um aumento na renda foi resultado de uma evolução já vivenciada anos atrás. Este aumento na economia está relacionado também à mudança de pensamento da população em buscar um novo tipo de conhecimento, como escolas técnicas e especializações que podem ser feitos com uma renda maior já que a educação básica do Brasil, tipicamente como a de um país em desenvolvimento não garante uma educação de qualidade obrigando a população a seguir uma educação privada.

Segundo dados do IBGE de 2000 e 2010 é possível perceber a mudança e evolução de algumas ocupações de São Lourenço da Mata. A baixa quantidade de vendedores ambulantes, por exemplo, é um fator importante, pois eles deixam de viver na clandestinidade e passam a ter um trabalho reconhecido. Como é o caso dos condutores de automóveis, taxis e caminhonetes, bem como no aumento de trabalhadores na construção de edifícios, graças à alta da especulação imobiliária em volta da copa do mundo na região.

CONSEQUÊNCIAS DO TRABALHO DESORGANIZADO

Uma cidade que possui uma densidade urbana, renda e escolaridade em desenvolvimento, o aumento da expansão

geográfica de empreendimentos e de outros benefícios precedentes da modernização também seriam esperados para que o avanço alcançasse toda a população, mas não foi isso que aconteceu. Algumas áreas como a que será implantada a Cidade inteligente, como já vimos neste artigo, ainda não foi construída, mas sendo realizada toda a sua construção, para qual nível social seria destinada? Logicamente, seria destinada há um nível social capaz de pagar e manter-se em uma área com todas as regalias de uma área já desenvolvida.

A cidade de São Lourenço conta com uma vasta área verde, onde foi construída a arena e o centro ao seu redor, mas o que passa despercebido pela maioria da população que não reside na cidade é a existência de assentamentos e bairros carentes. Quem visita a cidade em todas as suas extensões é possível perceber que há duas São Lourenço da Mata, uma que vive em torno da Copa, do estádio e afins e outra cidade que está totalmente intacta, que nada relaciona seu modo de vida e bens com o megaevento, mas que sofrem as consequências de sua realização. Que consequências serão essas? A valorização dos imóveis em uma “área” e dificuldade de locomoção dentro e fora da cidade.

A valorização de imóveis é praticamente garantida nas cidades sede, em São Lourenço da Mata não seria diferente, porém com essa divisão imaginária no município, a parte “mais valorizada” ganhou novos inquilinos dispostos a pagar a quantidade que lhes forem oferecidas. Caminhando em sentido contrário, no local da construção da Cidade da Copa e Arena, 330 famílias foram desapropriadas. Essas famílias constituíam a comunidade Rivaldo Ferreira, que apesar de não possuírem o título da terra possuíam o direito de uso pelo tempo e ainda mais, essa terra era pública e designada para interesse social como implantação do instrumento de concessão de uso especial para moradia desses cidadãos regularizando a situação. Essas famílias foram indenizadas e realojadas em outro lugar, perdendo assim seu vínculo com o local de origem, com a vizinhança e muitas vezes com o Estado. Esse processo de desapropriação aconteceu sem nenhum acompanhamento estatal para orientação de onde comprar os novos imóveis e do bem estar dessas famílias, e obviamente não houve um

plano de reassentamento, como orientado pelo Banco Mundial. Há relatos de reclamação de moradores pelo pouco tempo ofertado para realizar a compra de novos imóveis, que sofreram alta nesse tempo e o dinheiro da indenização é baixo.

São aplicadas estratégias de guerra e perseguição, como a marcação de casas a tinta sem esclarecimentos, a invasão de domicílios sem mandados judiciais, a apropriação indevida e destruição de bens móveis [...] Este relato está focado em 21 casos de vilas e favelas nas cidades de Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo e tem como pano de fundo comum o propósito da higienização, da ‘faxina social’, para o uso futuro de terras de alto valor imobiliário ou onde o Estado deseja repassar a mais-valia decorrente de seus vultosos investimentos à iniciativa privada”. (Articulação Nacional dos Comitês Populares da Copa, 2011, p. 24).

Em algumas áreas de matas, reservas e de lavoura, distantes da Arena a situação é diferente, o exemplo é o assentamento Chico Mendes III, localizado na cidade de São Lourenço da. O assentamento não presencia uma oportunidade de expansão, mesmo fazendo parte da cidade. É o INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) que se encarrega da administração pública, fiscalização e reforma agrária, trazendo necessidades básicas para a qualidade de vida de um assentamento, como luz e água.

A dificuldade de locomoção já era esperada pela quantidade de obras viárias realizadas pelo governo. No caso da construção do Terminal Rodoviário de Cosme e Damião, mais ou menos 200 famílias foram destituídas de suas casas, nas áreas mais carentes, com o propósito de realização de uma “limpeza” urbana, para abrir “espaço” para os futuros investimentos imobiliários de grande valor. Essas famílias também foram indenizadas e reclamaram do baixo custo de suas moradias. Este terminal seria utilizado para o ramal da Copa, aonde os torcedores chegariam pelo metrô, ganhariam pulseiras e se dirigiriam à arena por BRT’s, porém os torcedores

teriam que passar no meio do Bairro de Cosme Damião. Esse bairro é considerado carente e sua população é de classe média baixa e classe baixa, com isso o ideal para a harmonia e beleza da Cidade da Copa seria desapropriar as casas, entretanto isso não aconteceu porque até a construção do terminal integrado estava inacabada faltando duas semanas do início da Copa do mundo no país. O resultado foi mudar de estratégia e sobrecarregar a estação de Camaragibe, que já era um terminal integrado. Com esta mudança mais de 400 famílias foram desapropriadas de suas casas para a construção de uma via que desse acesso direto do terminal para a arena. O trânsito que já estava sendo um assunto delicado na cidade passou a ser cada dia mais congestionado, afetando não só Camaragibe como Recife, principalmente a Avenida Caxangá, que faz limite com a cidade e também recebeu obras para facilitar o acesso para a Arena.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise sócio-histórica realizada neste artigo acerca da Cidade de São Lourenço da Mata, pode-se perceber a influência que uma Copa do Mundo pode exercer no local que é sediada, com transformação do território e supervalorização de uma determinada área.

Essas transformações foram realizadas para o melhor acesso dos torcedores que irão para o estádio, entretanto é a população local que sofre com o descaso do governo. O centro de São Lourenço não recebeu nenhum incentivo financeiro para melhorar a qualidade de vida de seus cidadãos o que acentua tanto a desigualdade social quanto a valorização de determinadas áreas da mesma região.

Diante disso é necessário um novo olhar diante das mudanças e melhorias acerca do legado de uma Copa do Mundo em nesta região. Os impactos ambientais são irreversíveis, tal como a desvinculação da população de seu local de origem. Mesmo com o amor vendido de toda a população brasileira ao futebol às mídias nacionais e internacionais, o evento não pode justificar a falta de amparo à população carente, destruição de mata protegida e ausência de controle, tanto social como financeiro.

REFERÊNCIAS

FONSECA, Homero, 1948 - **Pernambucânia : O que há nos nomes das nossas cidades** / 2.ed. – Recife : CEP : FUNDARPE, 2008.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, censo de 2000 e 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>> Acesso em: 23 de jun.

PIRES ADVOGADOS & CONSULTORES. **Relatório de Impacto Ambiental – RIMA**: Projeto Cidade da Copa. 1.ed. Recife, 2012. 172p Disponível em: <<http://www.diariomunicipal.com.br/amupe/materia/133036>> Acesso em: 23 de Jun. 2014.

PREFEITURA DE SÃO LOURENÇO DA MATA. Disponível em: <<http://www.slm.pe.gov.br/prefeitura.php>> Acesso em: 23/06/2014.

PREFEITURA DE SÃO LOURENÇO DA MATA. **Plano Diretor**, Lei Municipal nº 2.159, de 10 de out.2006.

SECRETÁRIA EXTRAORDINÁRIA DACOPA DO MUNDO DE 2014, GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, **Execução Orçamentária Pernambuco Copa 2014**, Última atualização 26 de Fev. 2014 Disponível em: <<http://www.secopa.pe.gov.br/pt/transparencia/dadosabertos>> Acesso em: 23 de Jun. 2014.

SECRETÁRIA EXTRAORDINÁRIA DACOPA DO MUNDO DE 2014, GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, **Matriz de Responsabilidades**, Janeiro. 2010. Disponível em: <<http://www.secopa.pe.gov.br/pt/penacopa/matriz-responsabilidades>> Acesso em: 23 de Jun. 2014.

A DINÂMICA NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE EM FUNÇÃO DA COPA DO MUNDO 2014: O CASO DO LOTEAMENTO SÃO FRANCISCO

Eduardo Gaspar Chaves Cavalcanti da Silva

Este trabalho tem como objetivo, verificar a dinâmica da produção do espaço urbano na região metropolitana do Recife – RMR, em função das obras de mobilidade urbana realizadas para a Copa no Mundo de 2014, em especial o Loteamento São Francisco no município de Camaragibe – PE, localidade inserida em políticas públicas de mobilidade, com a construção da Avenida Ramal da Copa e expansão do Terminal de integração de Camaragibe, principal via de acesso a Arena Pernambuco. Nesse sentido, analisaremos a compreensão da dinâmica da produção do espaço e as políticas públicas para o Loteamento. Desse modo, coloca-se a seguinte questão central: quais são as políticas aplicadas na intenção real da capacidade de mudança socioespacial.

No contexto atual de escassez de recursos públicos para as políticas locais de desenvolvimento urbano, a realização dos grandes eventos esportivos trata-se de uma rara oportunidade de investimento na infraestrutura da cidade. Para o senso comum, apresentar os reais impactos socioeconômicos que esses megaeventos podem trazer para um país, principalmente que a cultura simbólica é afirmar em ser o país do futebol, permite criar uma imagem em um instante de uma nação sem desigualdades sociais.

Sendo assim, o estudo desta pesquisa é a verificação da dissipação da desigualdade local, a partir das obras de mobilidade urbana, onde, as metas deste desenvolvimento no campo da infraestrutura só são possíveis se forem aplicadas corretivamente pelos agentes públicos em conjunto com uma população atuante, e que a mudança em relação a uma determinada ordem e configuração da vida social, econômica e política chegue a localidade com a proposta de reestruturação socioespacial e não com obras e interesses que tome um concepção e implantação de mecanismos democráticos de participação social.

Segundo VAINER (2009), a dinâmica da produção do espaço urbano em uma região, principalmente na lógica dos megaeventos, articula-se por meio de estratégias que se tornam na atualidade uma tendência mundial:

O governo local deve promover a cidade para o exterior, desenvolvendo uma imagem forte e positiva apoiada numa oferta de infraestrutura e de serviços (comunicação, serviços econômicos, oferta cultural, segurança e etc.) que exerçam a atração de investidores, visitantes e usuários solventes de seus profissionais etc. (VAINER, 2009, p.80).

Neste sentido, a justificativa para a realização deste trabalho é da importância das reestruturações urbanas em função do discurso das melhorias socioeconômicas, em contra partida ao descaso dos poderes públicos, onde se espera render, visibilidade e expansão econômica, sem efetivar soluções para problemas estratégicos, como, moradia, mobilidade urbana, de transportes, do saneamento, da segurança pública. Alguns locais vão ter uma maior interferência dessa operação urbana em função da mobilidade para a Cidade da Copa, é o caso o loteamento São Francisco, área a ser trabalhada nesta pesquisa, que foi alvo de uma grande e rápida desapropriação das terras.

O Loteamento São Francisco está localizado em uma área periférica do município de Camaragibe - PE, povoada, segundo relatos de antigos moradores, na invasão das terras pertencentes ao Engenho Timbi. A condição social desta comunidade é de classe média baixa, sua geografia é de um terreno plano, e a comunidade fica próxima a Estação do Metrô de Camaragibe.

O loteamento São Francisco tinha uma população que é estimada de 450 famílias, todavia, observa-se que as obras de mobilidade e desenvolvimento urbano em função do Ramal da Copa que é um sistema de corredores rápidos de ônibus (BRT) será a principal via de acesso ao município de São Lourenço da Mata, na Grande Recife, onde está sendo construída a Arena Pernambuco. A linha terá 6,3 km de extensão, saindo da av. Belmiro Correia, em Camaragibe, e cruzando a Cidade da Copa até a BR-408, que está

sendo duplicada. Além do BRT, o ramal terá duas pistas de carro, ciclovia e uma ponte. Sendo esta obra que interferiu diretamente nas vidas dos cidadãos que integravam a essa comunidade.

A primeira ação na área foi à retirada dos moradores em totalidade. O espaço é estratégico para a expansão da do Terminal Integrado de Passageiro e o próprio Ramal da Copa. Mas, observa-se que não houve por meio de políticas públicas um planejamento de relocação destes moradores, ou inclusão de benefícios eventuais que possibilitasse o conforto provisório até serem negociados valores indenizatórios.

Dentro das metodologias para a construção deste trabalho, a pesquisa de campo foi a mais utilizada, onde conversamos com 23 famílias que moravam na localidade, e na atualidade, estão morando em comunidades vizinhas ao Loteamento são Francisco.

Ainda neste contexto, utilizamos a instrumentalização do diagnóstico social, a partir da realidade socioassistencial dos entrevistados, sobre o questionamento das perspectivas e percepções do desenvolvimento local em função a realidade sociofamiliar.

A COMPREENSÃO DA DINÂMICA DA PRODUÇÃO ESPAÇO URBANO

A forma como os agentes sociais se relacionam é essencial para desenhar o arranjo de uma sociedade. Abre-se assim um campo para o estudo, de como os agentes sociais intervêm no espaço e no funcionamento das relações sociais e quais são seus impactos no desenvolvimento socioeconômico de uma localidade.

De acordo com CORRÊA (1999), o espaço urbano é fragmentado, pois possui diferentes tipos de uso - áreas comerciais, industriais, residenciais ou de expansão urbana. No entanto, essas diversas áreas encontram-se articuladas através dos chamados fluxos, ou seja, pela circulação de pessoas, de mercadorias, de investimentos ou de decisões. Para esse autor,

O espaço urbano capitalista – fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por

agentes que produzem e consomem o espaço.
(CORRÊA 1999 p.11)

CORRÊA (1999), ainda afirma que a complexidade das ações dos agentes sociais inclui várias práticas cotidianas dentro espaço urbano que levam ao constante processo de transformação deste espaço, essas transformações se dão no âmbito da infraestrutura, do uso do solo, como também nas relações sociais.

Portanto, a produção do espaço urbano compreende toda a ação do planejamento político, econômico e das relações de dominação dialeticamente com as práticas cotidianas da população local. Também compreende a produção urbana, como produto das condições humanas que no momento atual constituem os investimentos do capital, como a produção imobiliária, além da estruturação e instalação (rede de esgoto, eletricidade, abastecimento d água, telefonia, internet, etc.). Todas as condições sociais que representam serviços, resultando das lutas sociais, dentro do espaço urbano.

Dentro do espaço urbano, o homem pode praticar seus conhecimentos adquiridos por experiências oriundas da história do seu povo, produzindo e reproduzindo múltiplas formas de acordo com sua necessidade, transformando da natureza aquilo que se tornará útil para o seu convívio. Com isso, pode-se observar a criação de estruturas socialmente construída dentro do espaço urbano. Estas estruturas são formadas pelos agentes sociais, em razão da ordem socioeconômica, por meio da dinâmica do capitalismo como modo de produção.

A produção do espaço é consequência da ação de agentes sociais concretos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflito entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade. Assim, necessidades são criadas e estes agentes promovem a materialização dos processos sociais na forma de um ambiente construído como um espaço intraurbano, como afirma CARLOS (2012), em que os processos sociais e os agentes sociais são inseparáveis elementos fundamentais da sociedade e de seu movimento.

Segundo CORRÊA (2010), a complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização do espaço, e considera este espaço como fragmentando e articulado, buscando a renovação urbana. Desse modo, coloca-se a seguinte questão central: quais são as políticas públicas aplicadas na intenção real da capacidade de mudança socioespacial?

REALIDADE SOCIOECONÔMICA DO LOTEAMENTO COSME DAMIÃO ANTES DA COPA DO MUNDO FIFA 2014

A população do Loteamento São Francisco, por ter uma condição social classe média baixa, viviam sobre uma expectativa de progresso e crescimento econômico a partir da perspectiva da qualidade de vida, inicialmente com as obras de mobilidade. Pois, segundo os próprios moradores, esta é uma espera antiga, que investimentos em serviço público para a localidade na área da saúde e segurança, possibilitariam outro olhar da realidade local.

Entretanto, os impactos sociais e econômicos com a expansão da integração de ônibus e ramal da Copa, não correspondem às expectativas da população local. O que se identifica é um processo de valorização da área, com o aumento da especulação para as comunidades arredores ao loteamento.

Neste sentido, pode-se compreender que o processo de desapropriação é o instrumento jurídico mediante o qual o Estado se apodera do bem particular, torna-se procedimento administrativo pelo qual o poder público ou seus delegados, mediante prévia declaração de necessidade pública, utilidade pública ou interesse social, onde, qualquer bem pode ser objeto de desapropriação. A consequência da desapropriação é à saída de outra parcela da população que por conta da especulação imobiliária, vende suas casas por conta das ofertas de dinheiro.

Por sua vez, alguns projetos realizados por agentes públicos não possui um plano de relocação dos moradores que muitas vezes invadem outros espaços criando ocupações irregulares, áreas que são até mesmo do próprio Estado. Segundo ALBUQUERQUE (2009) em sua tese, chama a atenção para que o Estado determina, onde

pode e não pode ser construído, e restringindo áreas que pode ser irregular ou de seu próprio interesse:

Diante desta conjectura, o mercado imobiliário aparece como elemento importante para acumulação e dominação desses espaços, criando diferente mecanismo para obtenção de lucro e determinando os usos desses espaços de acordo com o valor do solo estabelecido para cada área, proporcionando assim uma estratificação da sociedade em relação ao uso do solo. (ALBUQUERQUE, 2009, p.28).

Nestes meios, a terra se torna um produto a ser comercializado, fazendo parte do processo de reprodução social, tendo o seu valor de uso e de troca. O espaço passa a ser consumido como uma mercadoria interferindo na diferentes formas de uso por parte da sociedade, pois define e delimita os usos, determinando as ações, consequência da produção desigual. (ALBUQUERQUE, 2009).

No caso do Loteamento São Francisco, a área foi desapropriada para a construção de uma avenida para dar acesso à Arena Pernambuco no período da Copa do Mundo de 2014. Sendo assim, o Estado se apresenta como o maior intermediador, aparece como a instituição capaz de criar mecanismos que permitem resolver as contradições à realização da acumulação, porém neste processo de produção do espaço a medida promove a infraestrutura para favorecer um evento de grande porte como a Copa do Mundo, gera impactos sociais por não assistir de forma adequada a população da área atingida por este processo.

Uma das principais estratégias utilizadas pelo Estado para promover uma determinada área é a elaboração de planos de estruturas urbanas. Planos como plano diretor que são criados com o discursos de detectar os problemas das cidades, relacioná-los, desenvolver e executar projetos para melhoria do espaço urbano e da sociedade (ALBUQUERQUE, 2009, pg.34).

De acordo com ALBUQUERQUE (2009), Estado tem o papel de regulador, de intermediar e promove a orientação dos instrumentos operacionais da gestão política, normatizando o espaço, favorecendo assim os objetivos dos empreendedores.

No entanto, após o processo da saída dos moradores e início das obras de mobilidade, registraram-se casos de violação dos direitos com o processo desapropriação. Durante a pesquisa, se constatou dentro da dinâmica do espaço urbano a ausência de proposta em ações por parte do Governo do Estado de Pernambuco, onde os Agentes Públicos, envolvido no processo de desapropriação, segundo os moradores, promovia um grande desgaste no tratamento de todo o processo, sobretudo, na falta de alternativas em ações proposto pelo Estado aos Expropriados, como benefícios eventuais, ficando perceptível a violação dos direitos da população local, principalmente por não ter um projeto de relocação em moradia.

No contexto municipal, observa-se que a Secretaria de Assistência Social de Camaragibe – SEAS, corriqueiramente, acompanhava as famílias expropriadas do Loteamento São Francisco, por demandas espontâneas e em vistas a comunidade, realizando a prestação de serviços referente ao campo da política da Assistência Social e/ou Psicossocial às Famílias. Porém, após denúncias realizadas ao Ministério Público entre outros poderes do âmbito judicial, algumas ações foram intensificadas, através dos equipamentos de garantias de direitos. Algumas estratégias foram realizadas pela Secretaria de direitos Humanos do Estado de Pernambuco, Conselhos de Direitos e a Secretaria de Assistência Social de Camaragibe. Procurou se referenciar as famílias em totalidade que se encontram em Vulnerabilidade e Risco Social do Loteamento São Francisco, encaminhado—os para os serviços:

- Centro de Referência Especializado da Assistência Social - CREAS, onde foi fornecido atendimento psicossocial às famílias com objetivo de fortalecer os vínculos familiares e comunitários, priorizando a reconstrução de suas relações familiares e dos recursos para a superação da situação apresentada.
- Centro de Referência da Assistência Social - CRAS, atuando como a principal porta de acesso ao Sistema Único de Assistência Social do município de Camaragibe, que procurou referenciar e

encaminhar as ofertas de serviços da Proteção Social Básica (Cadastro Único e Bolsa Família).

Com isso, pode-se citar o caso da de uma família que residia no Loteamento São Francisco a mais de 40 anos e que hoje moram no Bairro do Céu azul em Camaragibe, com aluguel social pago pelo Governo do Estado, e referenciada pelos Serviços da Assistência Social do Município nos programas sociais como o Bolsa Família e no Benefício de Prestação Continuada – BPC.

Além disso, algumas famílias estão morando em outras localidades e regiões do Estado, prejudicando o diagnóstico da realidade sociofamiliar atual destas famílias expropriadas do Loteamento São Francisco. No entanto, a demora do pagamento da indenização com a expropriação tem gerado sofrimento e revolta, pois devido aos atrasos das obras, as famílias foram exigidas através de intimação judicial a saírem das residências, para que o Governo pudesse concluir o Ramal da Copa antes do início do megaevento. Outrossim, vale salientar que algumas demandas encontradas nos encaminhamentos do diagnóstico socioassistencial das famílias, são oriundas de outros serviços público como Saúde e assistência judicial. Contudo, verificou-se que a Secretaria de Assistência Social promoveu os encaminhamentos necessários para que as demandas fossem solucionadas.

Sendo assim, a Prefeitura de Camaragibe, através da Secretaria de Assistência Social Camaragibe – SEAS, realizou reuniões com a PGE (Procuradoria Geral do Estado) em conjunto com o CREAS Regional Sul, Secretaria Executiva de Desapropriação – SEDES, criada para coordenar e monitorar os processos de desapropriação prioritários do Estado, Secretaria das Cidades do Governo do Estado, bem como a Secretaria de Desenvolvimento que forneceram apoio as demandas oriundas do Loteamento São Francisco, entregando formalmente uma listagem com (23 famílias) contendo: NOME, LOTE, CPF, RG, situações corriqueiras, endereços e alguns contatos (lista com dados incompletos) com a relação das famílias expropriadas do Loteamento e ficou acordado, formalizando uma comissão para realizar visitas às famílias que foram expropriadas da comunidade e verificar a atual situação socioeconômica destas famílias.

Nas visitas realizadas as famílias expropriadas, alguns questionamentos ditos, frisaram a postura da empresa contratada pelo Governo do Estado, no que se refere aos valores e prazos para pagamentos indenizatórios pelas desapropriações. Segundo relatos dos expropriados, a empresa de nome Diagonal não cumpriu os acordos firmados. Tais acordos incluíam alugueis sociais e assistência psicossocial, entre outras ações, visto que toda esta problemática, recai pela ausência de documentos como escritura do LOTE, CASA, COMÉRCIO, além dos reais valores oferecidos na negociação no processo indenizatório, a maneira e critérios de avaliação para formalizar valores oferecidos na indenização, revisão dos laudos de avaliação dos imóveis, dívidas com impostos como IPTU, Espólio familiar, processos judiciais para o recálculo e pagamento indenizatório que até o momento não tem prazo para ser realizado.

Neste cenário, é importante informar que existe um manual de procedimentos elaborado pela empresa contratada pelo Governo do Estado de Pernambuco, formalizando do o estudo socioeconômico do Loteamento, prevendo também, benefícios eventuais como alugueis sociais, caso diagnosticado as problemáticas citados. Sendo assim, em visitas realizadas em parceria com a Secretaria de Assistência Social de Camaragibe e CREAS Regional Sul, observa-se que a principal reivindicação dos moradores do Loteamento São Francisco é a revisão dos valores indenizatórios, previsão de pagamento, aluguel social e encaminhamento para programas habitacionais, além de esclarecimento de dúvidas, entrega de documentação ou orientação técnica e jurídica.

Cabe destacar a importância da avaliação dos prováveis benefícios que poderão promover uma boa qualidade de vida para as comunidades arredores do Loteamento São Francisco, crescimento econômico e social da região estudada. Mas, o panorama real de todo o projeto de mobilização na sua consequência macro no discurso da inclusão ou na delegação da população nos debates para o desenvolvimento local. Observa-se uma falta de interesse da camada maior da população em se organizar e formalizar Conselhos de fiscalização de tais obras propostas para a realização do megaevento esportivo. Obras que inicialmente visam diretamente o suporte

logístico do evento. Porém, indiretamente, forma-se um conjunto de benefícios de caráter base e estrutural, como saneamento, transporte entre outros recursos para as comunidades vizinhas ao Loteamento São Francisco.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação do campo das ciências sociais, a partir dos estudos da sociologia da análise do que tange os impactos sociais em função de um mega evento esportivo, leva a compreender a mensuração do real valor de um investimento social, tendo como fundamento a promoção de políticas públicas já existentes para o desenvolvimento social e econômico de uma região.

A intervenção do Estado é mínima quando há um interesse na melhoria na carência de equipamentos públicos, que garantam a qualidade de vida e minimize as desigualdades sociais, vivenciadas por várias comunidades fragmentadas socioeconomicamente.

Contudo, não podemos esquecer que a população deve ser o foco do planejamento e suas necessidades devem ser verificadas. Neste sentido quais serão as alternativas para promover o desenvolvimento socioeconômico local? Portanto, é da melhoria em qualidade de vida que a população deseja ser atendida em projetos realizados pelo Estado, para que a realidade distinta da que os circunda venha posteriormente gerar benefícios para os moradores do loteamento.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves. **A lógica da produção do espaço de Águas Claras na reprodução do capital no Distrito Federal**. USP, Tese de Doutorado. São Paulo. 2009.

ARANTES. Otilia, VAINER. Carlos, MARICATO. Ermínia. **A cidade do pensamento único desmanchando consensos**. Petrópolis: Editora vozes, 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-Tempo na metrópole**. São Paulo: Editora Contexto. 2002.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1999.

SECOPA. SECRETARIA EXTRAORDINÁRIA DA COPA 2014. **Corredor leste/oeste**. Disponível em: www2.secopa.pe.gov.br/web/secopa/infraestrutura Acesso: 07/01/2013

AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOECONÔMICAS E INDUSTRIAIS NO MUNICÍPIO DE ITAPISSUMA – PE, ENTRE 2000 E 2014

André Fernando Ferreira Rodrigues

O presente artigo teve por objetivo abordar as transformações socioeconômicas ocorridas no município de Itapissuma – PE, durante o período de 2000 a 2014. Especialmente as que ocorreram com a chegada de novas indústrias na região; o que acarretou uma melhoria de vida para os moradores, a erradicação da miséria, novas qualificações profissionais e o desenvolvimento da cidade, de forma geral. A abordagem metodológica utilizada para fins deste estudo foi a pesquisa de campo, realizada na cidade de Itapissuma através de entrevistas entre os itapissumenses e com o secretário de comunicação, emprego e juventude do município, além de pesquisa bibliográfica sobre o tema abordado.

O município de Itapissuma, localizado na Região Metropolitana do Recife (RMR), está a 45 km da capital pernambucana e situa-se entre os municípios de Goiana, Igarassu e da Ilha de Itamaracá. Itapissuma sempre foi considerada como uma cidade “rural”, atrasada e agrária, por se tratar de um município distante do centro comercial e político da capital. Originalmente era um aldeamento indígena e o nome “Itapiçuma”, de origem tupi, significa “pedra negra” em referência às grandes pedras negras encontradas nas margens do Canal de Santa Cruz que banha o município. A chegada de padres franciscanos em missão religiosa, no ano de 1588, deu início à criação de uma vila e durante a ocupação holandesa foi construída uma ponte para unir a vila à Ilha de Itamaracá, hoje, Ponte Getúlio Vargas. Itapissuma foi elevada à categoria de distrito de Igarassu em 31 de novembro de 1892 e tornou-se município em 14 de maio de 1982 (IBGE / 2014).

A cidade é cercada por rios, mar e manguezais e se destaca como um dos principais pólos náuticos do Nordeste, além de ser considerada Patrimônio da Humanidade por sua reserva de Mata Atlântica.

Segundo o censo 2013 do IBGE, Itapissuma possui uma população de 25.220 habitantes, distribuídos numa área de 74.235 km², tendo assim, uma densidade demográfica de 320,19 hab/km².

O presente artigo tem como objetivo abordar as transformações socioeconômicas ocorridas no município de Itapissuma – PE. Para alcançar o objetivo desta pesquisa, foi feito um levantamento bibliográfico e de dados oficiais sobre as transformações socioeconômicas do município. Foram realizadas também entrevistas com a população nativa e com o secretário de comunicação do município.

Ressalva-se que com a chegada das indústrias, Igarassu deixa de ser um município pesqueiro e sem perspectivas de crescimento para ser um dos grandes polos industriais da RMR. Deste modo, torna-se uma região potencialmente promissora e agora, em processo de desenvolvimento, receptora de investimentos governamentais e privados.

Por muitos anos a questão do rural e do urbano, foi tratada como algo estático no sentido de que o rural, era tido como algo ultrapassado, antigo, agrário, enquanto o urbano, como moderno, inovador, tecnológico, prevalecendo estes pensamentos e conceitos. Entretanto, vemos que mudanças no que diz respeito às tecnologias que envolvem mobilidade e comunicação ocorreram de forma a possibilitar a diminuição do tempo de traslado das pessoas e mercadorias o que fez com que as diferenças se estreitassem e os conceitos mudassem. A tecnologia passa a fazer parte da realidade rural, e o urbano, se descentraliza como grande polo de industrialização, através do efeito da deseconomia. Quando há um inchaço dos grandes centros urbanos, aumentando os custos de moradia, salários, lazer, educação, etc; as indústrias seguem para as cidades vizinhas, com menores custos com a terra, impostos, valor pago pelo trabalhador, além de terem maiores benefícios, como incentivos por meio de isenções fiscais.

A economia local de outrora, quase exclusivamente pesqueira, predominava em Itapissuma. Há cerca de cinco anos atrás, 65% da População era pesqueira e vivia dessa atividade e de sua comercialização. Os moradores da região forneciam as ostras para todo o estado e arredores. A atividade, favorecida pelo Canal do

Santa Cruz, rico em peixes e crustáceos, tanto servia para a alimentação da população, como para sustento da família com a venda dos mesmos. O desenvolvimento do município não era visível, não se encontravam pousadas e o mercado estava estagnado, os alugueis eram baratos e havia fartura de oferta de imóveis, mas não existia demanda. Nenhum projeto habitacional progredia. O índice de pobreza do município, segundo Jefferson Menezes, secretário de comunicação, emprego e juventude de Itapissuma, era em torno de 71,22% (Informação obtida por meio de entrevista).

Analisando o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), criado em 1990 pelos economistas Amartya Sen (economista indiano) e Mahbub ul Hag (economista paquistanês), que vem sendo usado desde 1993, pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) no seu relatório anual, verificamos que houve uma evolução com relação ao desenvolvimento do município. O IDH é uma medida comparativa usada para classificar os países pelo seu grau de “desenvolvimento humano” e para ajudar a classificar os países como desenvolvidos (desenvolvimento humano muito alto), em desenvolvimento (desenvolvimento humano médio e alto) e subdesenvolvidos (desenvolvimento humano baixo). A estatística é composta a partir de dados de expectativa de vida ao nascer, educação e PIB (PPC) per capita (como um indicador do padrão de vida) recolhidos a nível nacional. Cada ano, os países membros da ONU são classificados de acordo com essas medidas. O IDH também é usado por organizações locais ou empresas para medir o desenvolvimento de entidades subnacionais como estados, cidades, aldeias, etc.

Dos 185 municípios pernambucanos, hoje, Itapissuma encontra-se em 35º lugar. No ano de 2000, o IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) era de 0,507; em 2010, verificamos o IDHM 0,633 que o coloca como um município em desenvolvimento (taxa que varia entre 0,600 a 0,699). Comparado à capital pernambucana, que se encontra em 2º lugar no estado, encontramos o IDHM de Recife no ano 2000 de 0,600 e em 2010 verificamos 0,772, ficando atrás apenas da Ilha de Fernando de Noronha, que apresenta maior IDHM do estado de Pernambuco com 0,788.

“Hoje não há mais miséria entre os itapissumenses!”, é o que afirma Jefferson Menezes, secretário de comunicação, emprego e juventude do município. “Graças aos programas de transferências de renda, como bolsa família, por exemplo, os moradores passaram a ter uma renda mínima para poder se alimentar e sair da zona de miséria, que castigava-os”. Segundo o mesmo, O índice de pobreza, diminuiu de 71,22% para 54,22%, há uma visível melhoria de vida e no âmbito socioeconômico.

Além das transferências de renda, a grande mudança foi alavancada com a chegada de indústrias e multinacionais de grande porte na região. Houve uma alteração da atividade econômica, passando a predominar a atividade industrial, com absorção da população local nos novos postos de trabalho oferecidos pelas indústrias que lá se instalaram. Para esta mudança se tornar possível, a prefeitura de Itapissuma, em parceria com o Sistema S (SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial; SENAC - Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial e SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), forneceram cursos de capacitação para qualificar a população local e preencher boa parte das vagas que seriam ofertadas pelas novas empresas que estavam chegando na região. Ocorreram parcerias empresas – prefeitura, através de incentivos fiscais locais, estaduais e federais, além de acordos para absorção dos novos “capacitados” nos cursos oferecidos, que visavam suprir as vagas que seriam abertas pelas empresas.

Até 2009, as indústrias instaladas eram ALCOA, SETTRANS, BERACA, PINCOL, RED TOOLS. Neste ano, 2014, além das já citadas, encontramos FRIGOMALTA, NETUNO, GRUPO PETRÓPOLIS – ITAIPAVA, AMBEV, PARK SUPPLY 2 – FIAT, ESTALEIRO CAMBEL – ANTIGA NAVESUL, PROCTER & GAMBLE - P&G.

A industrialização trouxe muitos benefícios, com o aumento da capacidade produtiva da região e com a capacitação da população que passa a ter acesso a cursos, que antes não eram ofertados no município. Com o crescimento da renda da população, há um desenvolvimento na região, que passa a se destacar diante das demais. O olhar sobre o município passa a ser diferenciado, tendo em

vista que com tantas transformações passa a ser uma região promissora, sobre a qual começam a ser criadas muitas expectativas, atraindo conseqüentemente mais empresas, maiores investimentos, etc.

Na realidade atual de Itapissuma após tantas mudanças não há mais imóveis disponíveis para aluguel; Há um grande projeto imobiliário na Fazenda Mulata – feito pela Pernambuco Construtora. O programa Minha Casa Minha Vida, vai construir cerca de 960 apartamentos.

Contudo constata-se que essa industrialização também tem um lado negativo, pois o povo perde um pouco de sua cultura, de suas raízes, de sua identidade, deixando a vida pesqueira de lado, o contato com a natureza, para se adaptar ao novo estilo de vida capitalista, com regras e horário definidos, completamente diferente da vida de outrora. Muitos não conseguem se adaptar a estas mudanças tão drásticas, e acabam sendo demitidos ainda no período de experiência.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Está cada vez mais complexo delimitar o que é rural e o que é urbano. Há uma modernização do meio rural nas últimas décadas e também a expansão do urbano e do industrial para áreas que antes eram tipicamente rurais, como o caso do município de Itapissuma. Entretanto, fica evidente que as transformações socioeconômicas e industriais ocorridas na cidade de Itapissuma, implicou no desenvolvimento da região, na melhoria da qualidade de vida da população, nas qualificações profissionais e conseqüentemente nas oportunidades de emprego.

No balanço realizado com relação aos pontos positivos e negativos, verificamos, como expressa o próprio IDHM, que é inquestionável o progresso alavancado pela industrialização de Itapissuma e a conseqüente melhoria de vida dos seus habitantes, uma vez que ao atrair mais investimentos, há um cuidado maior com relação à infraestrutura da cidade e com os seus habitantes.

REFERÊNCIAS

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Cidades – Pernambuco – Itapissuma.** Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=260775&search=pernambuco|itapissuma>>. Acesso em 20 jun. 2014.

LOCATEL. Celso Donizete. **Da Dicotomia Rural-Urbano à Urbanização do Território no Brasil.** Disponível em: <<http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/viewFile/1176/498>> Acesso em 23 jun. 2014.

MDS (Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome). **Bolsa Família.** Disponível em: <<http://www.mds.gov.br/bolsafamilia>>. Acesso em 23 jun. 2014.

SILVA, José Graziano da. **O Novo Rural Brasileiro.** Disponível em: <http://www.geografia.ffe.usp.br/graduacao/apoio/Apoio/Apoio_Valeria/Pdf/O_novo_rural_brasileiro.pdf>. Acesso em 23 jun. 2014.

3. A produção do espaço urbano recifense

O PAPEL DOS TRANSPORTES NA TRANSFORMAÇÃO DO URBANO NA CIDADE DO RECIFE

Tales de Lima Pedrosa

INTRODUÇÃO

Este artigo, através de uma revisão bibliográfica, busca compreender o papel dos transportes na expansão urbana da cidade do Recife, com ênfase no século XIX, tendo em vista a apropriação do espaço urbano sobre as zonas rurais. Sabendo que na cidade ao longo do tempo, vários territórios, antes agrícolas, foram incorporados a área central, tenta-se entender os contextos que moldaram esses processos.

Deste modo, buscou-se refletir acerca das questões que envolvem a construção do espaço urbano recifense e sua relação, principalmente, com os bondes. Para tanto, reuniu-se trabalhos que tratam dos transportes em seu determinado tempo histórico para e assim alcançar uma compreensão desses fatores atrelados as questões políticas, sociais e econômicas.

OS TRANSPORTES E A URBANIZAÇÃO NO RECIFE

As invenções tecnológicas estão à frente dessa expansão e no Recife a principal delas está sobre os trilhos, visto que as estradas estavam em péssimas condições, dificultando a relação entre os territórios rurais e o espaço urbano. Os transportes possuem papel vital para a transformação das cidades tendo em vista a importância da movimentação de mercadorias e pessoas. A necessidade de agilidade e segurança levaram ao continuo aprimoramento dos transportes, auxiliando o homem no seu cotidiano e, conseqüentemente, em seu desenvolvimento social, político, econômico, geográfico e cultural.

Precisa-se entender os transportes enquanto fenômeno histórico relacionado com a política, economia e a sociedade e com

isso, permitindo a compreensão do desenvolvimento espacial da sociedade (NETO, 2001, p. 1). A história dos transportes será útil para explicar as atuais estruturas econômicas, políticas e jurídicas, possibilitando compreender a importância dos fatos que ocorreram no passado que interferiram diretamente nas estruturas contemporâneas (NETO, 2001, p. 3).

Como afirma Carvalho, “a história da Capitania de Pernambuco é inseparável do processo de conquista da várzea do rio Capibaribe” (CARVALHO, 2010, p22), pois eram os rios que por meio de balsas, levavam ao porto tosa a produção de açúcar dos engenhos. A má condição das estradas apenas contribuiu para que os rios se tornassem, de fato, um caminho que ao longo do processo de crescimento do Recife seu uso foi intensificado. Por lá eram transportados animais, mercadorias, pessoas e ainda era a rota para diversos arrabaldes.

Para esse transporte, as canoas eram largamente utilizadas, havendo ainda modelos apropriados para diversas funções, como transporte de pessoas, mudanças e carregamento de tijolos. Essa facilidade também trouxe algumas olarias para as margens dos rios, seguindo o exemplo dos engenhos. Uma outra função dos canoeiros estava relacionada a locomoção de água potável. Chamados de “aguadeiros”, esses escravos tinham a função de levar a boa água de bairros como o Monteiro para a área central.

Carvalho ainda relata que haviam canoas de variados tipos e tamanhos e que esse trabalho exigia algum tipo de especialização, pois as águas podiam criar alguns tipos de obstáculos (ocasionados pelo regime de chuva, maré, vegetação).

O que integrou os canoeiros a paisagem urbana foi a ligação dos rios com os três bairros principais da cidade, com os subúrbios e ainda com o município de Olinda. Mesmo com as vantagens do transporte fluvial, por volta de 1840 o serviço de diligências começa a ser estabelecido.

O primeiro projeto urbanístico do Recife chega a cidade através de Mauricio de Nassau, durante a ocupação Neerlandesa no século XVII. Nesse plano alguns canais foram construídos e territórios foram aterrados para que áreas fossem incorporadas ao espaço urbano que estava em processo de construção.

No século XVIII a área central está bem mais definida e o crescimento da cidade continua acompanhando o curso dos seus principais rios e também dos trilhos. Antigos engenhos e áreas agrícolas são reduzidas a sítios e seus lotes dão origem a bairros como a Madalena, Várzea, Apipucos, entre outros.

No século XIX, o Recife viveu diversos conflitos políticos, além disso, tornou-se cidade em 1823 e capital de Pernambuco em 1827, adquirindo mais autonomia e conseqüentemente elevando a importância do seu espaço urbano. Além disso foram implantadas significativas transformações no cotidiano da cidade, gerando com isso uma ampla mobilidade entre os arrabaldes e o centro da urbe. Neste momento o Brasil estava em um momento de expansão de seu capital industrial, contando principalmente com o “auxílio” da Inglaterra.

Com a modernidade trazida pelo século XIX chegam também as mudanças na paisagem. Várias obras públicas de melhorias foram feitas durante o governo de Francisco do Rego Barros, que como afirma Antônio Paulo Rezende, “deu novos ares ao Recife, lembrando os tempos de Nassau” (REZENDE, 2002, p. 80). Como dito anteriormente, os bairros do Recife, São José, Santo Antônio e Boa Vista ainda concentravam grande parte da vida da cidade, mas na segunda metade desse mesmo século inicia-se uma nova expansão, seguindo bairros como a Caxangá, Poço-da-Panela, Afogados, Madalena, Beberibe e Várzea.

OS BONDES E O RECIFE

Como se sabe, o Recife é uma cidade cortada pelas águas e durante muito tempo esses cursos foram utilizados de diversas maneiras, desde o abastecimento de água, até o transporte de pessoas e mercadorias. O Capibaribe e o Beberibe, além de cortar, ultrapassavam o perímetro urbano da cidade, ligando o centro aos arrabaldes e também a cidade de Olinda. Todavia, na medida que a cidade crescia ficava claro a necessidade da implantação de um novo modelo de transporte urbano.

O Recife possuía o posto de centro regional mais desenvolvido, preservando um contínuo crescimento, porém no

século XIX ainda permanecia em uso os transportes fluviais, devido à má conservação das poucas estradas (DUARTE, 2004, p. 02). A revolução industrial que aconteceu na Inglaterra, deu origem as máquinas a vapor e conseqüentemente aos primeiros transportes sobre trilhos. No livro *O Fotógrafo Cláudio Dubeux* encontram-se afirmações de que o Recife começa a se beneficiar da “revolução dos transportes” a partir da segunda metade do século XIX, visando superar o arcaico sistema de transporte de produtos de exportação e até mesmo os víveres, que eram feitos através de carros de boi ou tropas de mulas, visto a impossibilidade da navegação fluvial nas áreas interioranas (DUBEUX, 2011, p. 50).

No perímetro urbano, além das já conhecidas rotas fluviais e dos poucos “carros de passeio” movidos a tração animal, a província começou a contar, a partir de 1841 na gestão de Francisco do Rego Barros, com os “ônibus” do inglês Thomas Sayle, que pode ser considerado o primeiro transporte coletivo terrestre a trafegar pelas ruas do Recife. Esses “ônibus” eram na verdade, carruagens puxadas por cavalos que seguiam por Apipucos, Olinda, Madalena e a Vila de Santo Antônio de Jaboatão. Além das viagens cotidianas, também era oferecido as viagens especiais para o teatro, “atos da semana santa” e outras ocasiões importantes (SILVA & PEREIRA, 2008, p. 10). Tempos depois, o serviço foi passado para as mãos de Claudio Dubeaux (CAVALCANTI, 2009, p. 350).

Já o transporte urbano de cargas, entre 1870 e 1880, começou a ser feito pela *Locomotora*, utilizando-se de carros sobre trilhos, movidos a tração animal. Devido a maior eficiência desses sistemas, afirma SETTE, gerou revolta entre os carroceiros, que chegaram até a bloquear os trilhos, além disso, a empresa era atacada pelos jornais em virtude da frequência em que as ruas permaneciam esburacas pelos constantes reparos nos trilhos (SETTE, 1978, p. 94 e 95). Em consequência desses problemas somado ao seu grande déficit em 1870, a empresa cessa seus serviços dando lugar as máquinas a vapor.

Tendo em vista esse cenário e analisando as possibilidades de lucro, alguns empresários ingleses propuseram-se a investir na província. No entanto, o êxito desse empreendimento somente foi alcançado após a análise da arrecadação e do investimento

governamental, que era parco. Tendo isso em vista, José Mamede, então chefe da Repartição de Obras Públicas, levou a aprovação de uma Lei em 1852, onde o governo assegurava os investimentos privados no âmbito ferroviário (DUARTE, 2004, p. 01).

A cidade do Recife precisava urgentemente de uma melhoria em seu sistema de transporte, visto que em 1867 possuía um contingente populacional de 80.000 habitantes, gerando uma grande insatisfação que culminou na implantação das maxambombas, que trouxe consigo mais velocidade e segurança no trajeto, alteração na paisagem e especulação imobiliária (DUARTE, 2004, p. 3).

José Lins Duarte afirma que:

[...] no estabelecimento de um novo sistema de transporte urbano de passageiro, buscava-se expressar o sentimento da abertura de um caminho sem retorno, em que o antigo perderia o lugar (DUARTE, 2004, p. 4),

assim, em 1867 entra em funcionamento a maxambomba, uma locomotiva composta por três carros de passageiros. Seu nome surgiu através da corruptela da expressão inglesa “machine pump” ou seja “bomba mecânica” (DUARTE, 2004, pág. 5). Deste modo a *Brazilian Street Railway Limited*, firma inglesa que recebe os direitos de explorar os transportes urbanos no Recife, começa a funcionar. Com a implantação das maxambombas, a população foi beneficiada com uma nova dinâmica social, permitindo por exemplo a diminuição no tempo de deslocamento o que resultou na extensão da “produtividade diária” e intensificação da vida social.

Como é de se esperar em um ambiente urbano, e ainda em processo de crescimento, acidentes eram bastante corriqueiros. Sendo assim, a *Brazilian Street Railway Company* passou por alguns problemas relacionados a acidentes. As vezes com vítimas fatais e quase sempre ocasionados pelos próprios transeuntes, ainda não acostumados com a relativa agilidade do sistema (SILVA & PEREIRA, 2008, p. 17).

Por volta de 1871 começa a funcionar a *Pernambuco Street Railway*, trazendo para competir com as maxambomba os carros de tração animal (burros ou cavalos). Gradativamente a *Brazilian Street*

vai perdendo usuários, no entanto só deixa de funcionar no Recife em 1917 (SILVA & PEREIRA, 2008, p. 17). A assinatura do contrato foi feita entre o senador Frederico de Almeida e Albuquerque e José Henrique Trindade. Com sede em Nava Iorque, a empresa contratada deveria oferecer um serviço que ligasse o centro aos seus arrabaldes. Inicialmente estava acordado um percurso que

Teria seu começo no Arsenal da Marinha terminando na passagem da Madalena, ramificando-se nos pontos que mais convenham para os Afogados, Fernandes Vieira e Santo Amaro. (SILVA & PEREIRA, 2008, pág. 18)

Por volta de 1905, no governo de Dantas Barreto, tem início as negociações para a implantação do sistema de bondes elétricos. A firma *Dodsworth & Cia* teve sua proposta aprovada. Na medida em que a *Dodsworth* recebeu a permissão de funcionamento, foi necessário que ela entrasse em acordo com a *Ferro Carril*, que ainda possuía contrato vigente para os serviços de transporte urbano no Recife. Foi então acordado uma transferência de ações onde os senhores Eugênio Dodsworth e Eugênio Gudín assumiram a direção da empresa. Entretanto a concessão obtida pela *Dodsworth & Cia*. foi transferida para a recém criada *Pernambuco Tramways & Power Company Limited*.

Com o “nascimento” da Tramways em 1913, as ruas do Recife passaram por diversas transformações, sendo erguidos postes, novos trilhos são fixados e o edifício da usina elétrica é construído. Devido ao assentamento dos novos trilhos, o tráfego dos bondes de burro precisou sofrer alterações. SETTE alega que “a Tramways não tinha dinheiro para cumprir o contrato; os burrinhos teriam que continuar seu fadário por longos anos ainda;”. (SETTE, 1978, p. 122) A inauguração aconteceu junto com o início oficial do tráfego em maio de 1914, onde os carros saíram do Bairro do Recife em direção a praça Maciel Pinheiro e uma outra linha seguiu para o Cabanga.

Em 1914 os bondes alcançaram o Varadouro e em novembro, após reforço estrutural na ponte do Varadouro, atinge o Carmo. A partir da entrada da Tramways em Olinda a cidade recebe

novos equipamentos de entretenimento e lazer e equipamentos de sociais, como restaurantes, balneários e sorveterias.

Entre 1914 e 1917 a Tramways foi estabelecendo seus trilhos em diversos locais do Recife e entre eles estavam o Jiquiá, a Torre, a Ponte d’Uchoa, o Zumbi, a Caxangá, a Várzea, Casa Amarela, Casa Forte e Dois Irmãos e assim findando, de fato, o tráfego das maxambombas. De acordo com SETTE, Boa Viagem foi a última linha a ser criada (SETTE, 1978, p. 123). Rostand Paraíso conta em suas memórias que

Para irmos à Boa Viagem, tomávamos o bonde que, após atravessar a Ponte do Pina antiga, nos deixava em plena avenida, à beira mar. Ali a mão era dupla, os bondes indo até o circular e dali voltando, os trilhos sendo separados pelos refúgios centrais cuja principal finalidade parecia ser a de abrigarmos postes que, em forma de T, sustentavam as luminárias e, também, a rede de energização dos bondes (PARAÍSO, 1993, p. 151).

Por fim, a linha que seguiria até Jaboatão levou o bonde apenas pra Tegipió, devido a uma reforma no contrato.

Com o bonde elétrico uma série de transformações são feitas na cidade do Recife e a maior rapidez do transporte intensificou o movimento no centro, gerou uma expansão da cidade para novas localidades e ainda foram implantados coletivos no período da noite. A cidade do Recife também ganhou novos equipamentos culturais, foram inaugurados o Teatro do Parque e o Moderno e novas salas de cinema foram abertas no centro e nos subúrbios.

Além disso, a Tramways trouxe consigo uma remodelação ao bairro do Recife, através da substituição de casarios por avenidas, novos calçamentos, saneamento e luz elétrica em vários trechos da cidade, decorrendo em um aumento das construções nos arrabaldes do Recife.

Em relação aos carros, a empresa possuía os abertos, dispendo de 14 bancos e que ainda abrigava uma grande quantidade de passageiros em pé, e os fechados, também conhecidos como “Zepelins” por possuir uma pintura que imitava o alumínio que o

deixava bastante imponente. Antes dos Zepelins, existiram os bondes de entrada única que foi apelidado de “gigolô”. (SETTE, 1978, p. 123) Ainda existiram os carros de segunda classe que eram chamados de “lorés”, que significava na época, algo com preço barato.

Paraíso nos conta que os

[...] bondes, abertos e ventilados, ecologicamente corretos para uma região tropical como a nossa, tinham, as vezes, reboques (chamados popularmente de loré), com tarifas mais baratas e onde era permitido levar trouxas, pacotes e até animais. De uma maneira bem visível, lembro-me bem, traziam, atrás dos bancos de madeira, inscrições educativas como ‘Seguro morreu de velho’, ‘Não salte de bonde andando’ e outras frases imaginadas pelos ingleses da Pernambuco Tramways para orientação dos seus usuários (PARAÍSO, 1993, p. 38).

A antiga sociabilidade que existia dentro dos vagões das maxambombas e dos bondes de burro é perdida com a chegada da Tramways, muitas pessoas deixaram de se encontrar nos mesmos vagões, nas mesmas horas. Os bancos prediletos nos carros, as conversas, os namoros deixaram de ser constantes. Com o crescimento da cidade, a estreita convivência entre os moradores da cidade acabou. As estações transformaram-se em postes de embarque.

Com a segunda guerra mundial o tráfego da Tramways foi seriamente afetado, fazendo com que as viagens estivessem sempre lotadas. No entanto, com as vicissitudes da guerra foi necessária a restrição do tráfego de veículos e então foi criado o bonde circular. Trafegando entre os bairros de Santo Antônio e do Recife o bonde passou a ser grátis e logo foi apelidado de “Amélia” (a mulher de verdade).

Vários fatores subsequentes à Segunda Guerra Mundial contribuíram para o declínio da Tramways, dentre eles encontramos o aumento no número de usuários atrelado à superlotação, onde pessoas acabavam viajando penduradas nos balaústres e ainda havia

grande dificuldade na importação de materiais para reparos em geral. Com isso, vários carros perderam condições de tráfego e deixam de circular, com o tempo os bondes deixam de atender suas demandas e “abriu” espaços para os transportes rodoviários. Mesmo de maneira precária, os bondes elétricos continuaram a trafegar até a sua total extinção, na segunda metade do século XX.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com isso, é possível compreender como os transportes – em diferentes períodos e através de diferentes formas – interferiram nos ambientes rural e urbano do Recife. É importante a recuperação dos fatos significativos para esse estudo, pois consegue-se entender a lógica e o desenvolvimento dos atos humanos que interferiram nesse processo. Além disso, a implantação desses sistemas estiveram (e ainda estão) diretamente ligados as diversas esferas da sociedade, com ambiente natural e ainda com as exigências das demandas demográficas. Seja por meio do deslocamento de pessoas ou de mercadorias, a cidade precisou se amplificar e os meios de transporte tiveram um importante papel neste processo.

Essas novas técnicas encurtaram as distâncias entre o Recife e seus arrabaldes, proporcionando viagens mais rápidas e menos cansativas, prolongando o dia útil dos trabalhadores. A expansão dos bondes também expandiu a cidade para bairros residenciais mais distantes, tendo em vista a facilidade de locomoção, adaptando o cotidiano a um novo ritmo de vida trazido pela nova tecnologia.

REFERÊNCIAS

CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850.** / Marcus J. M. de Carvalho. – 2.^a ed. – Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.

CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. **Recife do corpo santo** / Vanildo Bezerra Cavalcanti; apresentação: Liberato Costa Junior. – 2. ed. revista e ampliada. – Recife: Bagaço, 2009.

DUARTE, José Lins. **O Recife e a maxambomba no século XIX: ferrovia X hidrovia.** In: V Encontro Nordestino de História/V Encontro Estadual de História, 2004, Recife. Leituras Urbanas: Cidade, poder e resistência no Brasil do século IX, 2004.

DUBEUX, Cláudio Burle, 1845-1919. **O fotógrafo Cláudio Dubeux** / organização Bruno A. Dornelas Câmara... [et al.]; apresentação George F. Cabral de Souza. – Recife: Cepe, 2011.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** São Paulo, Edições Loyola, 2007.

LOUREIRO, Claudia & AMORIM, Luiz. **Uma cidade se inventa....** Recife: 7º Encontro Nacional ANPUR – Associação Nacional de Pós-graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. 2ª edição, Recife, 1997.

MENEZES, Fernando. **Recife nos tempos da província/** Coordenação e textos Fernando Menezes. – Recife: Bagaço, 1999.

NETO, Oswaldo Lima. **Transportes no Brasil: história e reflexões/** coordenação de Oswaldo Lima Neto; autores Anísio Brasileiro...et al.; consultor em História Antônio Paulo Rezende. – Brasileira, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/ GEIPOT; Recife; Ed. Universitária da UFPE, 2001.

PARAÍSO, Rostand. **Antes que o tempo apague: crônicas dos anos 40 e 50.** Recife, COMUNICARTE, 1993.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional.** 3ª edição, Editora Hucitec, São Paulo, 1997.

SETTE, Mário. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo.** Recife, Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

SILVA, Davi Paula da & PEREIRA, Eveline Maria dos Santos. **Do Rio aos Trilhos: Evolução do Transporte Urbano Ferroviário da Cidade do Recife.** Disponível em: <
http://www.cbtu.gov.br/monografia/2008/monografias/monografia_14.pdf> Acesso em 30/06/2014

ANÁLISE QUALITATIVA DOS SERVIÇOS OFERECIDOS PELO SEI- SISTEMA ESTRUTURA INTEGRADO NOS TERMINAIS - RECIFE, JOANA BEZERRA E AFOGADOS: Primeiras reflexões

Gevson Silva Andrade
Daywison Borges da Silva
Yohanne Aguiar Costa

NOTAS DE LARGADA, OU UMA INTRODUÇÃO

O SEI (Sistema Estrutural Integrado) ⁸⁴ foi implementado pela implantado pela EMTU (Empresa Brasileira de Transporte Urbano), em 1994. Ele tem como objetivo ser um sistema que interliga linhas de ônibus e metrô na Região Metropolitana do Recife (RMR). Com o passar do tempo o número desses equipamentos vêm aumentando e se espalhando em toda a RMR. A partir desse panorama buscou-se inserir uma análise qualitativa dos serviços oferecidos pelo SEI nos terminais: Recife, Joana Bezerra e Afogados. Ao buscar entender-los têm-se em vista a compreensão de que os transportes coletivos exercem papel fundamental na dinâmica da cidade, sendo considerado elemento crucial no desenvolvimento da mesma, com sua função de deslocamento de pessoas, que precisam desses para a realização de atividades cotidianas inerentes à cidade.

Este trabalho foi desenvolvido no âmbito da pesquisa de iniciação científica e está associada ao projeto de pesquisa “A Mobilidade de Pessoas, Mercadorias e Capitais na Região Metropolitana do Recife” que objetiva analisar o processo de evolução do conceito de mobilidade e sua aplicabilidade no entendimento da dinâmica cotidiana do espaço urbano da Região Metropolitana do Recife. Ao compreender o espaço urbano da RMR

⁸⁴ O Sistema Estrutural Integrado tem como objetivo principal interligar a rede de transportes coletivos, ampliando a área de deslocamento da população, fazendo uso de um único bilhete, como forma de pagamento.

buscou-se dissociar os conceitos de cidade e espaço urbano, para Santos (1996) esses conceitos se diferenciam, porém, não existe uma separação absoluta entre eles. Assim sendo, a cidade seria a forma e o espaço urbano o conteúdo. *“A cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim, a materialidade visível do urbano enquanto que este é o abstrato, porém o que dá sentido e natureza à cidade”* (SANTOS, 1996).

Ainda na visão de Santos (1996), a organização espacial é composta por elementos fixos e fluxos. Os fluxos são *“o movimento, a circulação e assim eles nos dão, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”* (p. 77). Dessa forma, entender a mobilidade urbana, se caracteriza como sendo um atributo associado às pessoas e aos bens; correspondem às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (SILVA, 2010). Em outras palavras, a mobilidade urbana ou deslocamentos, é quem anima o urbano em sua plenitude, pois é a partir dessa dinâmica, que a força de trabalho ao deslocar-se irá promover os fluxos que dará sentido os objetos fixos disseminados nos diversos pontos da metrópole recifense.

A importância do transporte coletivo na circulação das pessoas

Os transportes públicos são de extrema importância para que os fluxos populacionais e as demais dinâmicas atreladas a questão metropolitana, possibilitando e auxiliando no desenvolvimento das cidades envolvidas. Contudo, há igualmente uma necessidade de deixar claro que toda essa dinâmica só acontecerá de fato, se o dado recorte espacial, ao qual a dinâmica metropolitana está vinculada, apresentar estruturas que suportem todos estes conjuntos de fluxos que dão vida aos espaços fixos.

Nota-se assim, que os transportes públicos que na cidade do Recife começou com um ônibus puxado por cavalos, passaram por trens a vapor e depois o elétrico, até chegar os atuais metros e ônibus, são perceptivelmente essenciais à vida da população, visto que proporcionam mobilidade dentro do espaço urbano, exercendo,

como já foi dito um papel fundamental para o desenvolvimento e ordenamento territorial. Entretanto, observa-se uma desestruturação do espaço urbano resultante principalmente, mas não exclusivamente de um aumento significativo de veículos particulares nas cidades, que provocam grandes congestionamentos e dificultam a mobilidade dos cidadãos por meio do transporte público por ônibus; sendo assim, por saber que esses transportes públicos são essenciais para que os fluxos populacionais realizem-se verdadeiramente buscar-se-á aqui conhecer e compreender a importância do desenvolvimento desses transportes e das estruturas ao seu entorno de forma que os mesmos possam atender as necessidades da população oferecendo condições mínimas de qualidade.

Diante deste contexto o presente artigo busca analisar o processo de evolução do conceito de mobilidade e sua aplicabilidade no entendimento da dinâmica cotidiana da Região Metropolitana do Recife. Considerando qualitativamente as ligações estabelecidas pelos terminais integrados; entendendo o processo de reprodução social no entorno das estações; e estabelecendo um parâmetro de eficiência das ligações estabelecidas por estas estações.

Trilhas teórico-metodológicas

Para conhecer e compreender as relações de produção do mundo capitalista é necessário que se parta de análises dos recortes locais, sendo esses recortes parte de uma engrenagem ou um fragmento de um todo. Sendo assim, para se abranger o processo de reprodução das relações humanas, é preciso entender a base material, ou o espaço onde essas relações realmente acontecem se materializam.

Nesse sentido, o primeiro exercício a ser realizado é uma leitura do método a ser utilizado nesse trabalho. Buscou-se trilhar os caminhos do método histórico dialético, que pode ser entendido a partir do exposto por Konder, que *“para a dialética marxista, o conhecimento é totalizante e a atividade humana, em geral, é um processo de totalização, que nunca alcança uma etapa definida e acabada”* (KONDER, 1994, *apud* ANDRADE, 2005, p 11).

Para isso é necessário que se analise o espaço enquanto uma totalidade que só pode ser entendida a partir das suas contradições, e desta maneira, pode-se utilizar do método de análise sócio-espacial, organizado por Milton Santos, que é uma derivação do método socioeconômico de Marx. Para que se cristalice a análise do espaço a partir deste conceito, faz-se necessário o uso de quatro categorias que são: Forma, Função, Estrutura e Processo.

Forma é o aspecto visível, exterior de um objeto, seja visto isoladamente, seja considerado o arranjo de um conjunto de objetos, formando um padrão espacial [...] A noção de **função**, implica uma tarefa, atividade ou papel a ser desempenhado pelo objeto criado [...] em suas múltiplas dimensões [...] A **estrutura** diz respeito à natureza social e econômica de uma sociedade em um dado momento do tempo: é a matriz social onde as formas e funções são justificadas [...] **Processo**, finalmente, é definido como uma ação que se realiza via de regra, de modo contínuo, visando um resultado qualquer, implicando tempo e mudança. (Corrêa, 2003, p. 28-29)

Sendo assim:

Forma, função, estrutura e Processo são quatro termos disjuntivos associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Consideradas em conjunto, porém, e relacionadas entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade. (SANTOS, 1985, apud, idem p.29-30)

Estas categorias acima descritas apontarão uma visão de conjunto do objeto em análise e essa visão de conjunto ou totalidade se faz necessária ao entendimento de elementos estabelecadores e estruturadores do espaço e da vida cotidiana, que são: **a visão de conjunto; a realidade; e a síntese.**

Desta maneira **a visão de conjunto**, que neste trabalho tem como preocupação entender a relação das atividades dos circuitos inferiores na organização do espaço Urbano Recifense.

Visando o cumprimento dos objetivos propostos anteriormente somam-se à nossa reflexão os processos espaciais, sendo estes de acordo com Corrêa (1997) constituídos de um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores da organização do espaço e que permitem localizações das atividades e da população na cidade. São também os responsáveis imediatos pela organização espacial, desigual e mutável da cidade capitalista. São de natureza social, criados na própria sociedade, ou seja, os processos sociais produzem formas urbanas, pela ação dos agentes produtores do espaço, sendo as ações destes explicitamente complexos e derivados das acumulações do capital.

Dentre os exemplos que o supracitado autor indica – como agentes que realizam processos sociais e consequentemente formas espaciais – têm-se os proprietários dos meios de produção que em razão de suas atividades necessitam de amplas porções territoriais em pontos estratégicos que facilitem o escoamento de suas mercadorias e os proprietários fundiários e seus interesses voltados para expansão do espaço da cidade, tendo em vista o valor de troca que é perceptivelmente maior no espaço urbano em relação ao espaço rural.

Mas, deve-se ressaltar que estes processos não se dão sobre um espaço liso, e sim sobre um espaço já construído, produzindo transformações, reforçando tendências, enfim, provocando a dinâmica do espaço urbano que, portanto, não pode ser entendido como estático. Segundo Corrêa (1995) a grande cidade é lugar de uma série de processos espaciais que criam funções cuja distribuição constitui a própria organização do espaço. Os processos espaciais urbanos são os seguintes: centralização; descentralização; coesão; segregação e inércia e o mesmo enfatiza que estes processos e formas espaciais não são excludentes entre si, podendo incidir concomitantemente na mesma cidade ou no mesmo bairro.

A área central de uma cidade capitalista pode sofrer um esgotamento de seu processo de evolução e produção. O uso

intensivo do solo, o elevado preço da terra, dos impostos, a dificuldade de acesso e o limitado crescimento horizontal são fatores que fazem com que as atividades de comércio e serviços fiquem localizadas em outras áreas da cidade, distante da área central (CORRÊA, 1995). Com o crescimento das cidades, aumenta a distância entre o centro da cidade, e a demanda por serviços, tornando-se difícil atender às necessidades da população surgindo então os subcentros de comércio e serviços. Além dos fatores de repulsão há ainda os fatores de atração para áreas não centrais como: o baixo preço das terras e impostos; a disponibilidade de infraestrutura; facilidade de acesso; atributos atrativos como topografia e drenagem além da possibilidade de controle de uso das terras. O processo de descentralização mantém relação com a distância entre a área central e as áreas residenciais isto porque a demanda por comércio e serviços leva as firmas a criarem filiais mais próximas ao mercado consumidor. Este processo foi viabilizado devido ao desenvolvimento dos transportes e pela própria dinâmica do sistema capitalista. É comum o surgimento de novas atividades já descentralizadas, o que evita prejuízos das áreas centrais.

A coesão é o processo que gera distritos ou ruas especializadas em uma determinada especialidade. Este processo beneficia o consumidor uma vez que, apesar das lojas não manterem a mesma linha de produtos, possibilitam ao consumidor vários tipos de marcas e preços. O processo de segregação está ligado aos grupos sociais. A forma mais visível deste processo é a segregação residencial. De acordo com (SANTOS, 1997), as novas formas, criadas para responder a necessidades renovadas, tornam-se mais exclusivas, mais endurecidas, material e funcionalmente, mais rígidas tanto do ponto de vista das técnicas implicadas como de sua localização. Passamos de uma cidade plástica a uma cidade rígida. O endurecimento da cidade é paralelo à ampliação da intencionalidade na produção dos lugares, atribuindo aos mesmos, valores específicos e mais precisos, diante dos usos preestabelecidos. Esses lugares, que transmitem valor às atividades que aí se localizam, dão margem a uma nova modalidade de criação de escassez, e a uma nova segregação. Esse é o resultado final do exercício combinado da ciência e da técnica e do capital e do poder, na reprodução da cidade.

Essa rigidez tem consequências sobre a forma urbana, repercutindo sobre o tamanho da cidade e ampliando a tendência às especializações funcionais, com a desvalorização mercantil e o envelhecimento precoce de certas seções do espaço urbano. E há também consequências sobre o sistema de movimento, tornado ainda mais anárquico e por fim, a inércia, que é a permanência de certos usos em certas áreas, apesar de terem acabado as causas que no passado justificaram a localização deste e isto é que (SANTOS, 1997), aponta como equivalente à nossa noção de rugosidade, sendo esta explícita em cada lugar, a medida em que o tempo atual se defronta com o tempo passado, cristalizado em formas, porém com algumas diferenças, na medida em que rugosidades não podem ser apenas encaradas como heranças sócio- territoriais.

Buscou-se assim, conhecer e entender o que é o Sistema Estrutural Integrado e como o mesmo funciona. Logo após buscou-se compreender também, sua distribuição espacial na cidade da Região Metropolitana do Recife e os problemas estruturais encontrados no mesmo, levando em consideração nas análises dos dados qualitativos, a opinião dos usuários.

Os eixos teóricos da que definem esse artigo basea-se no entendimento dos conceitos de mobilidade, o conceito de migração, o conceito de força de trabalho e o conceito de espaço urbano e processos e formas espaciais, sendo estes os norteadores eixos norteadores do trabalho. Ao usar-los como eixo norteadores traçou-se como método de interpretação⁸⁵ o Materialismo Histórico e Dialético. Para isso, é necessário que se analise o espaço enquanto uma totalidade que só pode ser entendida a partir das suas contradições, e nesse sentido, pode-se buscar aporte na análise sócio-espacial, organizada por Milton Santos. Quanto a orientação deste trabalho é de cunho essencialmente qualitativo no sentido de buscar conhecer e compreender a complexidade dos problemas estruturais e conjunturais dos transportes públicos da Região Metropolitana do Recife e também para analisar as dinâmicas realizadas pelos grupos sociais usuários desses equipamentos.

⁸⁵ Referente ao solo epistemológico em que os conceitos são interpretados.

Quanto aos procedimentos de investigação este trabalho centrou-se na revisão da literatura, no levantamento, coleta, tratamento e análise interpretativa dos dados primários e secundários. Para o desenvolvimento da pesquisa, que resultou neste trabalho, foram analisados dados quantitativos extraídos do IBGE (Censos, 1991, 2000 e 2010) sobre a população absoluta, o IDH Municipal, a densidade demográfica, distribuição espacial da população. Realizou-se ainda, análises acerca das problemáticas atreladas ao planejamento e uso destes transportes coletivos que foram acompanhadas principalmente através da mídia nacional e internacional, também pela literatura e pelos sites do governo brasileiro. Nas análises buscou-se aliar as referências teóricas, aos dados obtidos e às observações dos fatos.

Integrando o ir e vir

Os principais meios de transportes coletivos utilizados para o deslocamento de pessoas nas grandes cidades são ainda o transporte por meio de metrô e ônibus. Na Região Metropolitana do Recife existe atualmente em funcionamento 16 Terminais que possibilitam uma multiplicidade de ligações de origem-destino, através de viagens modais ou multimodais, são elas: Terminal Integrado Recife, Terminal Integrado de Joana Bezerra, Terminal Integrado de Afogados, Terminal Integrado do Barro, Terminal Integrado de Cavaleiro, Terminal Integrado de Jaboatão, Terminal Integrado de Camaragibe, Terminal Integrado da Macaxeira, Terminal Integrado da PE-15 - Milton de Oliveira Santos, Terminal Integrado de Igarassu, Terminal Integrado da Caxangá, Terminal Integrado Pelópidas Silveira, Terminal Integrado do Cabo - José Faustino dos Santos, Terminal Integrado do Aeroporto, Terminal Integrado Cajueiro Seco, Terminal Integrado Tancredo Neves, que fazem a integração ônibus-metrô, com o pagamento de uma única tarifa. Estes atendem uma grande demanda de pessoas, que buscam neste serviço facilidade para se deslocar para diversos lugares, porém, atualmente presencia-se alguns problemas relacionados aos transportes urbanos, como por exemplo, longas filas nos terminais integrados nos horários de maior movimento, provocando, muitas

vezes, “disputas” para entrar nos ônibus e metrô e o aumento significativo de veículos particulares nas cidades, provocando grandes congestionamentos e dificultando a mobilidade da população por meio do transporte público por ônibus.

A Cidade do Recife possui hoje uma frota em torno de seiscentos mil veículos, e esse quantitativo vem crescendo a cada mês como aponta o **quadro 1**. Esse aumento tem causado grandes problemas no deslocamento pelas ruas da capital pernambucana. Para quem utiliza o transporte público, no entanto, como já fora dito as dificuldades são ainda maiores, conforme mostra a ilustração 1.

Quadro 1- Evolução mensal da frota de veículos no Recife- 2013.

Meses	Quantidade	Percentual
Janeiro	610.761	0,49
Fevereiro	612.506	0,29
Março	614.753	0,37
Abril	617.069	0,38
Maiο	619.394	0,38
Junho	622.379	0,48

Fonte: DETRAN – PE Adaptado por Gevson Andrade e Daywison Borges (2013).

Ilustração 1 – Embarque de Passageiros em horários de pico.



Fonte: Folha de Pernambuco, Julho de 2013.

Segundo informações do Grande Recife Consórcio de Transportes, órgão que coordena os transportes públicos atualmente, mais de quatrocentos mil passageiros utilizam o SEI diariamente na RMR, explicitando desta forma, as problemáticas concernentes à necessária revisão desse modelo de planejamento urbano e políticas públicas, a fim de que a cidade seja pensada como rede, ou seja, toda ação tem uma reação, portanto, o planejamento urbano não pode ignorar as redes como objeto, nem como conceito, segundo Dupuy (2003) as redes legitimam a vocação do planejamento urbano, que é o ordenamento da cidade.

A rede emerge progressivamente na recente história porque esboça uma organização nova do espaço. Os exemplos das muitas cidades, que se desenvolveram rapidamente após o advento do automóvel, ignoraram o planejamento do uso e ocupação do solo, levando a uma expansão urbana desordenada. O cenário que hoje apresenta-se na cidade do Recife é constituído por congestionamentos crônicos, redução do uso do transporte público, queda da mobilidade e falta de acessibilidade (Vasconcellos, 2000). O planejamento mais uma vez se mostrou míope diante da produção do espaço urbano na medida em que a cidade se formou à margem de suas preocupações de então. A expansão urbana descontrolada sem planejamento provoca efeitos nefastos no sistema de circulação. Esse modelo de crescimento urbano praticado nas metrópoles é provocado pela falta de interação entre os processos ambientais, socioeconômicos, planejamento e políticas urbanas. Nessa perspectiva, torna-se necessário analisar a dinâmica dos transportes públicos coletivos na cidade do Recife a partir dos terminais: Recife, Joana Bezerra e Afogados, verificando questões como a qualidade dos transportes coletivos urbanos ofertados a população.

Segundo a empresa Grande Recife Consórcio de transportes, o quantitativo de ônibus que atende a população diariamente do Recife e Região Metropolitana, é de um total de 2.700 (dois mil e setecentos) ônibus para 1. 800.000 (um milhão e oitocentos mil) passageiros por dia. Fazendo esse quantitativo de ônibus 25.000 (vinte e cinco mil) viagens diárias. Sendo 200 desses veículos articulados, proporcionando maior espaço para atender um maior número de pessoas. 100% dos veículos são equipados com câmeras

de segurança e 40% com GPS. Das 373 (trezentos e setenta e três) linhas de ônibus existentes no Recife e Região metropolitana, 44% fazem parte do sistema estrutural integrado (SEI) e 66% são do sistema convencional. O sistema de transportes de passageiros sobre trilhos da RMR – Região Metropolitana do Recife é administrado pela CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos, através da Superintendência de Trens Urbanos do Recife – METROREC e têm 39,5 Km de extensão, com 28 estações, (ver ilustração 2), dessas estações, 7 com SEI (Sistema Estrutural Integrado).

O terminal Integrado Joana Bezerra (Ilustração 3), inaugurado em 1994, está localizado na Ilha de Joana Bezerra, ao lado da Estação de metrô de mesmo nome na área central da Região Metropolitana do Recife. Considerado um dos mais importantes terminais de integração da cidade, permite acesso à zona Norte e zona Sul do Recife. O terminal possui uma área total de 1.023m² com 174m² de área coberta, movimentando cerca de 89.473 usuários diariamente, operando com 850 viagens diárias, divididas em sete linhas e 88 coletivos. Sendo essas sete linhas de ônibus: 080-Joana Bezerra/Boa Viagem, 100-Circular (Conde da Boa Vista), 104-Circular (IMIP), 825-Jardim Brasil/Joana Bezerra, 861-Santa Casa/Joana Bezerra, 909-Paulista/Joana Bezerra e 913-PE-15/Joana Bezerra, todas integradas a estação do metrô, que dispõe de três plataformas, a primeira com destino Camaragibe e Jaboatão, a segunda plataforma com a linha centro- Estação Recife e no lado inverso a esse sentido a linha Sul- Estação Cajueiro Seco e a última servindo apenas à linha Sul com destino à Estação Recife. Esta supracitada estação é uma das mais movimentadas desse sistema, pois é o principal elo para a região centro-sul do Recife. É um dos Terminais que mais recebem passageiros e o que mais sofre com problemas relacionados à demanda e oferta de transportes para atendimento dos usuários.

O Terminal Integrado do Recife está localizado no bairro de São José, no centro do Recife, o mesmo foi inaugurado em 1994 e é uma das estações integradas ao sistema de Metrô do Recife e conta com três linhas circulares e uma frota de 13 veículos, totalizando 216 viagens diárias. O terminal movimenta por dia aproximadamente 32

mil usuários. Já o terminal de Afogados está localizado próximo ao Mercado de Afogados, o mesmo funciona principalmente como alimentador da estação de metrô ao qual é integrado e aproximadamente 25 mil usuários utilizam diariamente este terminal e suas linhas são Afogados/ Aeroporto e PE 15/ Afogados. Construído em 1994, esse supracitado terminal integrado opera hoje com 46 veículos e 456 viagens.

Ilustração 2: Esquema da rede das Estações de Metrô do Recife e Região Metropolitana



Fonte: Metrorec. Acesso em agosto de 2012.

Ilustração 3 – Terminal Integrado Joana Bezerra.



Fonte. Gevson Andrade e Daywison Borges, 2013.

De acordo com o Grande Recife Consorcio de Transporte o SEI (Sistema Estrutural Integrado) vêm sendo modernizado desde 2007 e, até 2014, está previsto que 25 terminais integrados estarão em funcionamento. Os corredores Norte-Sul, Leste-Oeste e Ramal Cidade da Copa também trarão uma maior agilidade e conforto ao deslocamento. O corredor Leste-Oeste será responsável pelo transporte dos passageiros que vai da Praça do Derby até o Terminal Integrado de Camaragibe, atravessando a Avenida Caxangá, onde as paradas serão substituídas por estações. Com 12,5 km de extensão, o corredor vai passar por 22 estações e atender aos terminais integrados da Terceira Perimetral, que será construído no cruzamento da Avenida Caxangá com a General San Martin; de Camaragibe; e da Quarta Perimetral, na BR-101. Também será construído um elevador próximo ao Engenho do Meio. E na Praça João Alfredo, ao lado do Museu da Abolição, na Segunda Perimetral, vai ser construído um túnel. Com uma demanda de 126 mil passageiros/dia, a obra tem um valor estimado de R\$ 145 milhões. Os usuários deste corredor terão um ganho de 30 minutos em cada viagem, o que significa que o trabalhador terá economizado um dia de seu tempo ao final de cada mês.

O investimento do Corredor Norte-Sul será de R\$ 151 milhões. A obra abrange os municípios de Igarassu, Abreu e Lima, Paulista, Olinda e Recife. O corredor terá início no Terminal Integrado de Igarassu e segue até a Estação Central do Metrô, no Centro do Recife, passando pela PE-15, pelo Complexo de Salgadinho e pela Avenida Cruz Cabugá. O percurso de 37,9 km vai ter 42 estações interligadas a quatro terminais integrados: Igarassu, Abreu e Lima, Pelópidas Silveira e PE-15. Além disso, três viadutos serão construídos, dois nos Bultrins e outro em Ouro Preto. A expectativa é atender a uma demanda de 300 mil passageiros por dia quando o corredor estiver funcionando com o Transporte Rápido por Ônibus (TRO). Hoje são 146 mil usuários/dia. O projeto também prevê a requalificação de toda a ciclovia da PE-15. Para percorrer todo o trajeto os passageiros terão um ganho de 15 minutos em cada viagem, o que significa que o trabalhador terá economizado meio dia (12h) de seu tempo ao final de cada mês. Já o Ramal Cidade da Copa prevê a construção de uma pista exclusiva de ônibus e duas de

carro em cada sentido, além de uma ciclovia ao longo dos seus 6,3 km. Também será construída uma ponte sob o rio Capibaribe, e um viaduto sobre a linha do metrô. Ele iniciará na Avenida Dr. Belmínio Correia, próximo à Estação de Metrô e do Terminal Integrado de Camaragibe, no bairro do Timbi, segue pela Rua Enesf, numa paralela a linha do Metrô, até o TI Cosme e Damião.

Segundo entrevistas de enfoque qualitativo (Vide Apêndice) feita com 100 usuários dos Terminais Integrados de Joana Bezerra, Recife e Afogados nos horários de 08h00minh às 17h30min do dia 10 de julho de 2013, 100% dos entrevistados afirmaram que usam o Terminal todos os dias, 88% utilizam o Metrô e ônibus, 10% só o ônibus e 2% só o metrô e nenhum dos entrevistados revelaram utilizar bicicletas com frequência. Um percentual de 83% usam esse serviço para ir ao trabalho, 14% instituições de ensino e 3% outros. Os Usuários afirmaram que tanto o metrô quanto os ônibus são lotados nos horários de pico, sendo insuficientes para atender a demanda de passageiros conforme as falas de E1 que disse “não, os metrôs e ônibus são muito lotados e os intervalos entre um e outro demora muito e isto me atrapalha bastante” e E2 que disse “não, são sempre muito lotados e isto é estressante”. Cerca de 90% dos entrevistados afirmam ainda que não acham os ônibus e metrôs seguros, conforme a fala de E44 “Os ônibus e não oferecem segurança, motoristas despreparados e não tem respeito pelos passageiros já no metrô embora não ache seguro, ainda não identifiquei nenhuma ocorrência”. 100% dos entrevistados afirmaram ainda que é necessário aumentar a quantidade desses transportes nos horários de maior movimento, demonstrando desta forma, a necessidade de melhorias quantitativas e qualitativas nessas estruturas de forma que as mesmas possam atender as necessidades de seus usuários que crescem a cada dia.

Ponto de chegada para uma nova partida

Pode-se assim observar que os transportes públicos na cidade do Recife cresceram bastante, o SEI (Sistema Estrutural Integrado) veio contribuir para o aumento da acessibilidade dentro da cidade, com custo baixo, todavia, essa dinâmica dos transportes públicos

coletivos especialmente nos Terminais Integrados Afogados, Joana Bezerra e Recife, sofre com problemas, principalmente estruturais, não suportando nos horários de pico (05h30minh as 08h00minh, 17h00min às 20h30min) o quantitativo de passageiros. Gerando, dessa forma, quase sempre muito tumulto na entrada e saída tanto dos ônibus quanto dos metrô.

Através da análise de dados quantitativos e dados qualitativos e das entrevistas com os atores direta ou indiretamente afetados por essas estruturas, pode-se corroborar que as principais problemáticas nessas Integrações estão atreladas a organização estrutural, assim como também o quantitativo da frota de ônibus nos horários de pico, que necessitam de um reforço maior para atender a demanda populacional e desta forma evitar as frequentes cenas de descontrole e desorganização para a entrada de pessoas nos ônibus e metrô.

Além disso, é perceptível que a desarticulação entre as ações municipais e estaduais tem dificultado a gestão do transporte, pois em algumas ocasiões os usuários dispõem de serviços concorrentes de baixa qualidade, quando poderiam ter alternativas de deslocamentos complementares e com níveis de serviço mais adequados. No momento da realização das supracitadas entrevistas observamos cenas de tumulto nos metrô e nos ônibus, nos horários de muito movimento. Nas observações constatamos que, nos horários de pico, nas principais paradas, no mesmo momento em que um ônibus saía da parada, outro em seguida se aproximava para novo embarque de outros passageiros, às vezes com pequenos intervalos de tempo, mas mesmo assim, o tumulto permanece e com a chegada de mais usuários a situação só piora.

Sendo assim, ressalta-se que faz-se necessário a complementação de estudos técnicos sobre o transporte coletivo urbano da cidade Recife para que os usuários tenham acesso a um serviço de qualidade que atenda suas expectativas, e principalmente que o órgão gestor e as empresas prestadoras do serviço levem em consideração os estudos feitos nesta pesquisa e tenham o propósito de melhorarem o nível dos serviços prestados pelos mesmos.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, G. S.: **Formen und Ursachen der Migration in einer peripheren Region Brasiliens: Der besondere Einfluss der Bildungs- und Arbeitsangebote.** Tese de doutorado (Fakultät I – Geisteswirtschaft) Berlin: TU-Berlin, 2011. 165p.

BECKER. O.M.S.: Mobilidade espacial da população: conceitos, tipologia, *contextos*. In CASTRO, I. E., GOMES, P. C. C. & CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1994. 2ª Edição.

CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos. **Integrações (SEI)**. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/operadoras/sites/menuprincrec.htm> . Acesso em Agosto de 2012.

CORREA, R. L. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 1997. p.319-367.

_____. **O espaço urbano**. 4.ed. São Paulo: Ática, 1999.

CORREA, R. L.: **Espaço: um conceito chave da Geografia**. In CASTRO, Iná et alli (orgs.) - Geografia: conceitos e temas, Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2003. p.15-47

DETRAN/PE. **Estatísticas**. Disponível em:< http://www.detran.pe.gov.br/images/stories/estatisticas/HP/1.1_evolucao_mensal.pdf>. Acesso em julho de 2013.

EVANGELISTA, F. R. e CARVALHO, J. M. M. de: **Algumas Considerações Sobre O Êxodo Rural No Nordeste**. Fortaleza: ETENE/BNB, 2001.

FOLHA DE PERNAMBUCO. **Metrô, 30 anos Trilhando Desafios e Mobilidade**. Disponível em:

http://www1.folhape.com.br/cms/opencms/folhape/pt/Hotsite_Metro/Metro.html . Acesso em Julho de 2013.

Grande Recife Consorcio de Transporte. **Notícias**. Disponível em: <http://www.granderecife.pe.gov.br/noticias.asp>. Acesso em junho de 2013.

KONDER, Leandro. **O que é Dialética**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1994. 27ª Edição.

PNUD. **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal 2000**. Brasília: PNUD, 2000. Disponível em: <http://www.pnud.org.br/atlas/>. Acesso em: 20/04/2013.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **Espaço e método**. Rio de Janeiro: F. Alves, 1985.

_____. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SILVA, Tamires Pereira, **Espaço dos Fluxos: Um Estudo Sobre a Dinâmica dos Transportes Públicos Coletivos na Cidade do Recife: O Caso do Terminal Integrado Joana Bezerra**. Nazaré da Mata: UPE, 2010 - TCC

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VIA MANGUE: REFLEXO DA BUSCA PELO DESENVOLVIMENTO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO NO RECIFE E SUAS “REAIS” DIRETRIZES

Amanda Luísa Albuquerque
Lucas Mendes Ramalho
Natália Oliveira da Silva
Solane Maria S. Vaz

INTRODUÇÃO

A busca pelo desenvolvimento vem acarretando uma explosão do espaço geográfico, cada vez mais fragmentado e articulado. No Recife é notável a constante intervenção dos agentes produtores no contexto espacial da cidade. Mas, a que se devem essas alterações? Qual o objetivo “real” aplicado que está sendo empregados nesses projetos? Partindo dos preceitos de Harvey, temos vivido nas duas últimas décadas uma intensa fase de compressão do tempo-espaço, causando um impacto desenfreado sobre as práticas político-econômicas, sobre o equilíbrio do poder de classe, inserindo também, a vida social e cultural das pessoas (2004). Mediante a estes fatores, este artigo apresenta uma análise sobre a Via Mangue, considerada a obra viária mais importante das últimas décadas, que vem assolando e, ao mesmo tempo, remontando o aspecto espacial e social da Região Metropolitana do Recife (RMR).

AS CONFIGURAÇÕES DO ESPAÇO ACERCA DA CONSTRUÇÃO DA VIA MANGUE: MUDANÇAS COMPATÍVEIS E INCOMPATÍVEIS ÀS “REAIS” NECESSIDADES

Segundo CORRÊA, o espaço urbano pode ser entendido como o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Sua organização espacial vem a ser caracterizada por sua fragmentação, visto que a cidade é (re)feita de acordo com os interesses dos principais agentes sociais, que a partir de estratégias e ações

modificadoras, (des)constroem o espaço em um ritmo contínuo e intenso.

Conivente a esta percepção, como estratégia de melhorar os problemas de mobilidade na zona sul da cidade, institui-se um projeto de expansão do sistema viário ao longo dos bairros de Boa Viagem e Pina: a Via Mangue. Projeto esse elaborado desde 1990, mas passando por remodelações, é apenas no governo de João da Costa, em 2012, que suas obras finalmente são iniciadas. Foi considerada a maior obra viária das últimas décadas em Pernambuco, pela Prefeitura do Recife em parceria com o Governo Federal, sendo até inserida na preparação para a Copa do Mundo de 2014, que, segundo a prefeitura da capital do estado, contempla ações de saneamento, habitação e urbanização, com um investimento de R\$ 555,8 milhões. É no desenvolvimento da urbanização que desde o século XX a cidade do Recife visa sua reestruturação, modificando e “atualizando” o espaço de acordo com as necessidades em nome do progresso. “A grande cidade capitalista é o lugar privilegiado de ocorrência de uma série de processos sociais (...) devido a sua utilidade na conexão ação humana-tempo-espaço-mudança”, afirma Roberto Lobato Corrêa. A partir dessa concepção capitalista, subte-se que o objetivo implícito sobre a Via Mangue é atingir os interesses de vários agentes que empregam suas ações com o intuito de consumir os espaços da cidade visando satisfazer seus interesses. Interesses estes puramente capitalistas, devido às contradições encontradas na teoria e na prática. Vale salientar quem realmente será beneficiado nesse processo e os impactos gerados no decorrer das operações.

Tendo como função à organização espacial, refletindo a dinâmica da sociedade da qual faz parte, o Estado como controlador, investidor e regulamentador do espaço sai como principal beneficiado. A busca por melhorias urbanas para atingir a necessidade comum a todos nem sempre é o objetivo principal a ser atingido. O investimento no eixo viário permite não só a flexibilização, mas também a rápida circulação do capital, pois é ele quem (re)modela a cidade de acordo com a sua acumulação e articulação. À luz dessa concepção, esclarece-se, por Edvânia Gomes, que:

Sob a égide da importância funcional dos grandes eixos viários – enquanto viabilizadores dos tempos econômica e socialmente velozes no mundo da mercadoria – grandes obras imobiliárias capturam o desenho urbano da cidade e definem os traçados e as regionalizações interurbanas antecipadamente subvertidas (GOMES, 2013, apud ALBUQUERQUE & GOMES, 2013 p.02)⁸⁶

Consoante à (re)definição do desenho urbano, percebe-se que a metrópole muda o sentido da rua, o uso do espaço público. O progresso que marca profundamente a ideologia da classe dominante impõe normas e regras dentro e fora da fábrica: o mundo dos homens passa a ser o mundo das coisas, das mercadorias, enquanto o mundo da mercadoria captura o lazer, transformando-o em produto vendível (CARLOS, 2001, p.80). Os investimentos, principalmente em infraestrutura por parte do Estado, valorizam terrenos que em breve serão alvos da expansão urbana de modo a obter lucros mais altos devido à valorização feita previamente – característica de uma sociedade capitalista que conseqüentemente reforça a segregação espacial. É uma valorização que visa promover o consumo da cidade, ou melhor, valorizar o mercado de terras, portanto, a acumulação do capital. Essa busca pelo capital se sobrepõe ao cidadão. O exercício dito social do Estado nada mais é do que um mascaramento do verdadeiro objetivo de uma sociedade capitalista: à busca de lucro. Ou seja, projetos até então estabelecidos à primeira vista sem sentido, já possuem uma gama de interesses e concepções implícitas dos agentes produtores.

No caso da Via Mangue, percebe-se o novo direcionamento ao redor de sua construção. Isto é, o novo projeto de produção reflete também uma valorização de áreas antes desvalorizadas, de modo a reestruturar o cenário público diante da construção de novos

⁸⁶ Artigo “A Via Mangue no processo de produção do espaço da cidade do Recife”, apresentado no X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisas em Geografia, 2013.

empreendimentos na produção do espaço. Como reflexos da Via Mangue percebem-se, segundo Mariana Zerbone e Edvânia Torres, que:

No bairro do Pina, por exemplo, houve uma modificação no que tange o uso do solo, alterando o gabarito dos edifícios com a retirada da Rádio Pina, que impossibilitava a construção de edifícios com mais de 6 andares. Ainda neste bairro, foi construído o túnel Josué de Castro, sob a avenida Herculano Bandeira. No bairro de Boa Viagem, foi possível perceber a atuação de grandes empreendimentos residenciais para grupos de alto poder aquisitivo, em uma área tradicionalmente desvalorizada (ALBUQUERQUE & GOMES, 2013).⁸⁷

É nessa perspectiva de valorização de áreas antes desvalorizadas que esses novos empreendimentos visam viabilizar novas ocupações por classes sociais de alto poder aquisitivo, agregando assim, lucros mais altos em cima do que foi agregado sobre esses territórios. Para compreender melhor a função da Via Mangue vale ressaltar as construções do túnel Manoel de Brito e a do Shopping Riomar – ambas interligadas ao acesso pela Via Mangue. Entende-se, portanto, que, como primeiro momento, a Via Mangue detinha “apenas” do objetivo de flexibilizar e desafogar o trânsito de acesso a zona sul, porém esses novos empreendimentos ao redor de sua construção deixam a perceber a real intenção dos agentes produtores, fazendo-nos perceber o ordenamento do espaço segundo as exigências do modo de produção capitalista, como afirma LEFEBVRE (2008, apud ALBUQUERQUE & GOMES, 2013, p.12). A busca por mais capital leva a tentativa de hegemonização do espaço a fim de obter preços de vendas cada vez maiores de áreas obsoletas revalorizadas, levando, segundo CARLOS, a população de baixo poder aquisitivo confinada a “pedaços” da cidade ao passo que

⁸⁷ Artigo “A Via Mangue no processo de produção do espaço da cidade do Recife”, apresentado no X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisas em Geografia, 2013.

às camadas de alta renda tal problema não se coloca: seu leque de escolha espacial é infinitamente maior (2006).

A VIA MANGUE E O INTENSO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO ESPACIAL, PAISAGISTA E SOCIOAMBIENTAL NO RECIFE/PE

Em consequência dessa remodelação espacial frente à necessidade de reprodução do capital, para a construção desses novos empreendimentos e desse projeto de intervenção, costuma-se desapropriar e deslocar grupos ou comunidades, gerando fortes impactos sociais. A construção da Via Mangue tem impactado diretamente na ocupação dos espaços, com a desapropriação de várias áreas, baseadas em indenizações e realocação dessas pessoas. Novas áreas habitacionais que receberam 992 famílias e indenizações insuficientes para compra de novos imóveis são exemplos de ações mínimas que foram realizadas em prol dos moradores retirados das áreas próximas as construções. A mudança do cenário busca agora novas classes sociais a fim de valorizar a região, promovendo consequentemente o que conhecemos por segregação residencial. Além disso, para as pessoas que ainda permanecem na região, mudanças de hábitos serão inegáveis. O intenso fluxo das vias em frente às casas refletiu demasiadamente nos costumes da população antes adaptada a tranquilidade e a pouca movimentação nas ruas. Os agentes imobiliários por interesse em novas terras para investimentos e obtenção de lucros, acabam por pressionar as famílias de baixa renda, que por falta de opção e conhecimento, geralmente cedem às baixas propostas. O remanejamento dos moradores das palafitas vem criando também, uma série de fatores negativos no processo de construção da Via Mangue, criando-se cada dia mais “espaços sem cidadãos, onde mudanças são impostas nas paisagens sem considerar as pessoas que há tanto tempo construíram um convívio dinâmico com o meio” (MORAIS & SILVA, n.d., p.08).⁸⁸

⁸⁸ Disponível em < file:///C:/Users/ass/Downloads/download(1387).PDF> acesso em 24 de Junho de 2014.

Além das desapropriações, um fator importante em consequência da produção do espaço na região, foram as alterações ambientais. Houve uma grande dimensão da derrubada do mangue para se construir a via, os sinais de destruição do manguezal podem ser conferidos em vários pontos. A previsão é de que cerca de 11 hectares de áreas verdes foram derrubadas por conta do projeto e que o município plante 22 hectares. Porém, não há certezas de recuperação das áreas perdidas, pois são reparos que dependem de grandes períodos de recuperação, pois a natureza não irá se recompor da noite para o dia. Os danos são inegáveis.

Outro fator percebido é o direcionamento da via para facilitar o trânsito de veículos individuais. A facilidade de locomoção das vias, desafogando trechos, flexibilizando o acesso de veículos, possibilita um aumento no comércio de automóveis, de modo que a viabilidade na locomoção estimula a compra de mais carros, desfavorecendo o transporte coletivo. Diante da necessidade da maioria da população, a Via Mangue não é suficiente para atender a demanda de quem utiliza o transporte público, muito menos comportaria o aumento de números de automóveis individuais com o crescente número de pessoas que precisam do coletivo.

Entende-se, portanto, que este projeto (já em atividade) tornou-se apenas mais um “fim que justifica o meio” para o grande empreendedorismo recifense, que envolve os mega empresários e a própria gestão da cidade. Hoje, podemos acompanhar de perto todo o processo de transformação que o Recife vem passando devido a essas grandes obras de mobilidade, muitas delas, em compatibilidade às eventualidades da Copa do Mundo 2014, que repercuti entre prós e contras. Inobstante a esse ponto, não desconsideremos, contudo, a importância estratégica no que tange a mobilidade – de automóveis, não de pessoas – na Zona Sul da RMR⁸⁹, a fim de que possamos compreender o que nos favorece (como usuários da via) em nível de utilidade pública.

Parafrazeando ALBQUQUERQUE & GOMES, o que ocorre é uma transformação do espaço, justificada pela circulação de mercadorias, espaços caracterizados apenas para passagens e não

⁸⁹ Região Metropolitana do Recife.

para permanências. Essas ações de intervenção do homem no espaço fazem com que a metrópole torne-se, na verdade, “a grande obra do homem, a sua vida enquanto ser que produz e que habita um determinado lugar no planeta” (CARLOS, 2001. p.87). Um espaço que reflete as contradições sociais, diante do investimento apenas em benefício de uma minoria. O crescimento de capitais brasileiras, especialmente o Recife - como destacado nesse trabalho, correlacionando a Via Mangue – traz a marca da sociedade que o produz ao longo de um tempo histórico, em que à medida que vai se reproduzindo vai perdendo a sua historicidade.

O DISCURSO DA MÍDIA: OS MEIOS DE COMUNICAÇÃO E A REPERCUSSÃO ACERCA DA VIA MANGUE

Um trecho da Via mangue foi inaugurado recentemente, no dia 13 de Junho deste ano, contou com a participação da então presidente da República, Dilma Rousseff e do prefeito da Cidade do Recife, Geraldo Júlio, restando ainda três etapas a serem inauguradas. Hoje, a Via Mangue poderia ser considerada o maior projeto viário das últimas décadas da Região Metropolitana do Recife. Segundo Vitor Viera, presidente da URB (Empresa de Urbanização do Recife):

É uma das maiores obras de mobilidade dos últimos 30 anos. Ela vai desafogar o trânsito da Domingos Ferreira, tirando 49% dos veículos que lá estão e jogando na Via Mangue, possibilitando, inclusive, a gente fazer um corredor de ônibus, priorizando o transporte público. Indo no sentido sul pela Domingos Ferreira, hoje se demora de 40 a 50 minutos. A previsão que nós temos é de 8 a 7 minutos, pegando a Via Mangue para chegar ao centro de Boa Viagem.⁹⁰

Contudo, as expectativas não foram atingidas, de modo que a utopia que se criou em volta da mobilidade que traria a Via Mangue,

⁹⁰ Leia mais em < <http://blog.planalto.gov.br/via-mangue-e-a-maior-obra-de-mobilidade-nos-ultimos-30-anos-em-recife/> > acesso em 29 de Junho de 2014.

já então defasada na opinião dos usuários da via, fora desconstruída horas depois de sua inauguração.

A primeira parte da Via Mangue, que liga as zonas Norte e Sul do Recife, foi inaugurada na tarde desta sexta-feira (13), e em poucos minutos após ser liberada para o tráfego de veículos já ficou engarrafada. A liberação aconteceu por volta das 18h, no entanto estava prevista para às 17h. (...) Os primeiros motoristas a passar pela nova pista oeste da nova via, que tem o fluxo sentido Centro/Boa Viagem, ainda conseguiram encontrar tráfego tranquilo. Com o passar dos minutos e a chegada do horário de pico o local sofreu com seu primeiro congestionamento (Jornal do Comércio Online, publicado em 13 de Junho de 2014).

Analisando esses discursos, podemos avaliar a ambiguidade de “sentimentos” que a Via Mangue trouxe aos recifenses. Em dado momento, a “luz no fim do túnel” para as deficiências pontuais no trânsito da Zona Sul do Recife; em outro instante a decepção espontânea da população diante do problema não sanado a priori, como se esperava. Consideremos, contudo, que a obra “ainda” não está em seu total funcionamento, visto que, a terceira fase do processo de liberação dos acessos à via que está prevista para 1º de Setembro, com a abertura do primeiro trecho da pista leste da Via Mangue, de Boa Viagem ao Pina e a quarta e última fase em Dezembro, onde será liberado o segundo trecho do sentido centro/subúrbio, da Avenida República do Líbano à Rua Doutor Gilson Machado Guimarães. Nesta etapa, também será implantada uma alça para que a comunidade do Jardim Beira Rio possa acessar a pista leste da Via Mangue.⁹¹

Já o site da rádio CBN Recife, afirma o contrário. Segundo a reportagem (divulgada no mesmo site) do dia 16 de Junho de 2014, “no primeiro dia útil após a inauguração da Via Mangue o que se viu foi tranquilidade. Os motoristas não encontraram problemas em

⁹¹ Disponível em < <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2014/06/apos-cerimonia-com-dilma-no-recife-mangue-e-liberada-ao-trafego.html> > acesso em 28 de Junho de 2014.

transitar pela nova via expressa inaugurada na última sexta-feira (13).”⁹²

Ocorre, portanto, um desencontro de informações, próprios da mídia que no perpassar da notícia, inventa, reinventa, distorce, constrói e desconstrói o discurso. Cabe ao cidadão que busca a veracidade das informações, pesquisar fontes seguras e confiáveis ao padrão de responsabilidade no papel informativo da imprensa. Temos, diante das notícias inflamadas pela mídia regional, a voz do povo com a opinião, (des)aprovação e verdadeiro manifesto acerca do projeto. Distorcidos ou não, são os meios de comunicação que praticam esse elo entre os cidadãos e o sistema, que interfere na realidade da metrópole e deixa os usuários sem alternativas, a não ser aceitar, usufruir e questionar o que já não se desfaz entre cimento, vergalhões e concreto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

À luz do que se pôde avaliar nas questões levantadas, é possível destacar as aparentes e “maquiadas” diretrizes que se projetaram sobre a Via Mangue e sua conjugação espacial. Entre propostas de melhor mobilidade no trânsito da Cidade do Recife e interesses privados na formação de um novo pólo imobiliário na RMR, tem-se uma realidade sobreposta a todas essas aplicabilidades que lhes fora dada: uma interferência incontestável na configuração do espaço e no processo de produção deste; grupos de comunidades deslocados, remanejados com o mínimo de assistência – física, financeira ou até mesmo psicológica – e em sua maioria involuntariamente; um nível de consciência ambiental reduzido à propostas de realização duvidosa, que não garantem a reconstrução do que foi extinguido e retirado do contexto natural; uma paisagem que é alterada de forma corruptível pela ação dos agentes produtores da alienação do espaço.

É de se perceber, portanto, qual o sentido estrutural dessas obras de dimensão espacial tão complexa e dinamizada (temos

⁹² Disponível em < <http://www.cbnrecife.com/noticia/primeiro-dia-util-da-via-mangue-e-considerado-tranquilo> > acesso em 28 de Junho de 2014.

também o Corredor Leste-Oeste e seu viaduto que sobrepõe a Avenida Caxangá, na mesma RMR) que seguem parâmetros aparentemente viáveis, como criar uma nova concepção urbanística, atingir o melhor nível de mobilidade e restaurar as deficiências pontuais da cidade. Mas o que se remete a refletir é que, obras como essas, beneficiam muito além dos cidadãos, usuários efetivos desses espaços. Elas trazem uma oportunidade de investimento, negócios e práticas interventoras tanto do Estado como da força privada da região.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Z. A.; GOMES, Edvânia T. A. **Reflexões sobre vetores do atual processo de reprodução do espaço urbano no Recife**. XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana. 2013. (Artigo)

_____. **A Via Mangue no processo de produção do espaço da cidade do Recife**. X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisas em Geografia. 2013. (Artigo)

CARLOS, Ana Fani Alessandri (org). **A Geografia na sala de aula**. 8ª ed, São Paulo: Contexto, 2006.(p. 79-90).

HARVEY, David. A compreensão do tempo-espaço e a condição pós-moderna. In: **Condição Pós-Moderna**.13 ed. São Paulo: Edições Loyola,2004. p. 257-276.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri. Cidade e campo; Ao redor do ponto crítico. In: **O direito à cidade**. 4ª Ed. São Paulo: Centauro, 2006. 68-83.

MORAIS, Danuza P. de; SILVA, Luann R. S. **Transformações urbanas e identidade territorial no contexto do projeto Via Mangue na comunidade de palafitas do Pina- Recife/PE**. Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. n.d. p. 1-11.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

<<http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/viamangue.php>> acesso em 23 de Junho de 2014.

<<http://jconlineblogs.ne10.uol.com.br/deolhonotransito/tag/viamangue/>> acesso em 23 de Junho de 2014.

<<http://ne10.uol.com.br/canal/cotidiano/jc-transito/noticia/2014/06/13/via-mangue-engarrafa-em-menos-de-uma-hora-de-inaugurada-493433.php>> acesso em 29 de Junho de 2014.

<<http://g1.globo.com/pe/penha/noticia/2014/06/13/apos-cerimonia-com-dilma-no-recife-mangue-e-liberada-ao-trafego.html>> acesso em 29 de Junho de 2014.

<<http://globo.com/pe/penha/noticia/2014/06/13/veja-percurso-da-via-mangue-que-deve-ser-inaugurada-no-fim-deste-mes-no-recife-3368827>> acesso em 29 de Junho de 2014.

GRUPOS SOCIAIS EXCLUÍDOS NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Luiz Esteves Galindo Neto
Paulo Célio da Rocha Moura
Pedro Paulo Gomes Soares
Samara de Rezende Mariano
Thiago Oliveira Lima Nunes

INTRODUÇÃO

Na Região Metropolitana do Recife evidencia-se uma estrutura espacial que demonstra diversos modelos de segregação de grupos sociais. No entanto, a pesquisa realiza uma reflexão acerca de três pontos específicos da região: o assentamento Chico Mendes III no município de São Lourenço da Mata; o terminal integrado Cosme e Damião no limite dos municípios de Camaragibe e Recife; e o Cais José Estelita, centro do Recife. Esta pesquisa foi dividida em cinco partes. Na primeira etapa, serão identificadas as três regiões e o embasamento teórico da análise. Do segundo ao quarto momento, ocorrem as exposições acerca de cada um dos grupos sociais excluídos. Por fim, percorrem-se algumas considerações finais a respeito de como esses grupos se comportam, mesmo estando em locais e perspectivas diferentes.

Este artigo tem como propósito discutir as causas de segregação que está em curso na Região Metropolitana do Recife, fazendo uma reflexão acerca do processo de reprodução do espaço rural e urbano. Com base nessa conjuntura, a pesquisa realiza um recorte de como são originados os grupos sociais excluídos. Estes que, segundo Roberto Lobato Corrêa, são os que não possuem renda para pagar o aluguel de uma habitação digna e muito menos comprar um imóvel e procuram um meio de sobrevivência em cortiços, em sistemas de autoconstrução, em conjuntos habitacionais fornecidos pelo agente estatal ou em degradantes favelas (CORRÊA, 2002, p. 1). Corrêa traz que numa sociedade de classe em que se vive, as diferenças sociais estão cada vez mais aparentes, inclusive no que tange o acesso aos bens e serviços. Esses fatores transformam os

grupos sociais excluídos em agentes modeladores, pois tentam produzir seu próprio espaço, de forma independente, na maioria dos casos. O espaço se torna uma forma de resistência, além de uma estratégia de sobrevivência.

Partindo dessa premissa, este artigo objetiva trabalhar o processo de segregação de alguns desses grupos sociais excluídos, tendo como base o assentamento Chico Mendes III no município de São Lourenço da Mata; a comunidade retirada de pontos para a construção do terminal integrado (metrô e ônibus) Cosme e Damião no limite dos municípios de Camaragibe e Recife; e do grupo que está lutando para ter oportunidade de reivindicar os direitos que cabem a qualquer cidadão numa sociedade democrática no Cais José Estelita, centro da cidade o Recife. O primeiro está localizado numa área rural, o segundo numa área urbanizada, na margem da grande cidade e, por fim, o terceiro no centro do Recife, capital Pernambucana.

É necessário esclarecer alguns tópicos considerados essenciais para uma melhor compreensão, antes do aprofundamento no desenvolvimento da pesquisa. O primeiro deles está relacionado a diferença entre campo e cidade. Pontuada com por Henri Lefebvre, essa relação conflitante se dá através de uma constante mudança no decorrer do tempo histórico, diante das épocas e dos meios de produção. Ela pode ser vista em alguns momentos como agressiva, em outros mais pacíficos. Com a passagem do feudalismo para o capitalismo, a cidade se liberta recebendo um grande incentivo do Estado Monárquico. A cidade em expansão ataca o campo. A vida urbana penetra na camponesa e ao mesmo tempo as aldeias são ruralizadas. O campo se perde no meio da cidade e a cidade absorve o campo. Os geógrafos chamam esta ação de “rurbano”. Com o comércio, o acúmulo do dinheiro passa a ser essencial. A industrialização se fortalece. As máquinas ganham espaço e as pessoas acabam aceitando qualquer salário para não mendigar nas ruas. Para Lefebvre, este momento é uma fase crítica. Com a industrialização há o crescimento econômico, que destrói as particularidades em favor da homogeneização, mesmo com algumas resistências.

Outro aspecto referente ao espaço urbano e sua estruturação é a realização de uma análise mais crítica da modernidade, começa a ser fragmentado e passa a ser moldado pelos principais agentes do espaço. Estes são os grandes proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários e imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos, cada qual realizando usos específicos da terra e sendo papel fundamental na construção deste espaço.

Pode-se perceber que a realidade urbana se transforma de acordo com os tempos históricos, segundo as épocas e os modos de produção, e que atualmente, a industrialização vem cedendo espaço para formas sutis de exploração e dominação, tornando a cidade um centro de decisão e associação.

Segregação e Poder. Assim pode ser definida a dinâmica social que rege o espaço urbano e rural da região metropolitana do Recife. Fruto de um enraizamento cultural e histórico onde as antigas elites da açucarocracia pernambucana detinham os melhores quinhões de terra e, posteriormente, os melhores endereços da cidade, o que provoca um crescimento urbano que empurrava a população menos abastada para regiões periféricas e cidades-dormitórios. No entanto, é a partir dos primeiros anos da década de 1980, nota-se uma ruptura na padronização deste crescimento.

Segundo Ana Fani Alessandri Carlos, "a paisagem urbana metropolitana refletirá assim a segregação espacial, fruto de uma distribuição de renda estabelecida no processo de produção" (2008, p. 84). É possível perceber que todos esses processos advêm da fragmentação da metrópole. A cidade em constante expansão tende a se verticalizar e incorporar novas áreas, principalmente as agrícolas. É nesse processo que o indivíduo apresenta um sentimento de estranhamento em relação à desconfiguração dos espaços e passa a não mais se reconhecer dentro dele.

Desse modo, serão trabalhadas a seguir as três formas de exclusão encontradas na cidade do Recife. Exclusões geradas em detrimento dos diversos entendimentos a respeito do que é cidade e como ela deveria ser, da produção do espaço urbano em função de estratégias imobiliárias, e da luta pela terra.

ASSENTAMENTO CHICO MENDES III

O assentamento Chico Mendes III está localizado no município de São Lourenço da Mata entre a Região Metropolitana do Recife e a Zona da Mata Norte de Pernambuco. Antes de ser um assentamento essa região fazia parte do Engenho São João, encabeçado pela Usina Tiúma. Em meados da década de 1980, as terras foram deixando de ser utilizadas e, em 2004, esse engenho começou a ser ocupado pelas famílias que iriam formar o assentamento.

O Grupo Votorantim, que visava o plantio da cana-de-açúcar calcado nas tendências do etanol, se declarou proprietário dessa terra e se esquivou das visitas do INCRA (Instituto de Colonização e Reforma Agrária), que objetivava a negociação do Engenho São João. Em Julho de 2005, as centenas de famílias que acampavam nas terras sofreram uma ação violenta do Batalhão de Choque da Polícia Militar de Pernambuco que acabou destruindo as casas e plantações dos camponeses e os forçaram a resistir durante quase um ano acampados na margem da BR 408.

Em Abril de 2006 as famílias, agora em número menor, voltaram a ocupar as terras do engenho. Um novo mandato pela reintegração de posse pelo Grupo Votorantim foi emitida em Agosto do mesmo ano e nova repressão militar veio para fazer esse mandato ser cumprido. Mesmo diante desse impasse, as famílias persistiram, resistiram e se mobilizaram pela busca de auxílio nas instâncias possíveis. Aqui cabe o destaque para o protagonismo das mulheres nessas iniciativas.

O fruto dessa resistência constante foi concretizado em 14 de Outubro de 2008, quando o INCRA emitiu a posse da área do Engenho São João para 55 das 300 famílias restantes do total inicial de 500 para saírem da nomenclatura “acampamento” para “assentamento” Chico Mendes III.

Para auxiliar o entendimento do contexto histórico e de como se dá o processo de exclusão e domínio referente à terra foi instaurado no Brasil, Bernardo Mançano Fernandes (1999) destaca que para as terras serem conseguidas logo após o fim da escravatura no Brasil, existiu o processo de grilagem de vastas regiões do

território brasileiro, que construiu os contornos da territorialização do espaço. Funcionários públicos eram subornados para fazerem parte do processo e legalizar as terras. Nesse cenário existiam os camponeses posseiros que trabalhavam nas terras do capitalista sob regime de exploração e convivendo com a incerteza de não serem donos de nenhuma faixa do território.

A posse era conseguida pelo trabalho e o domínio pelas armas e poder econômico. Desse modo, o poder do domínio prevaleceu sobre a posse. Evidente que esse processo de apropriação das terras geravam conflitos fundiários, de modo que a resistência e a ocupação eram perenes. (FERNANDES, 1999, p. 17)

Na gênese da divisão do território brasileiro a exclusão massificada do campesinato foi condição vital para que os capitalistas conseguissem obter extensas faixas do espaço. No caso do assentamento Chico Mendes III é possível observar que as famílias assentadas foram vitimadas por esse processo excludente, pois as próprias origens do MST e outras formas de luta pela terra estão atreladas ao processo de grilagem das terras por volta do fim da escravatura no Brasil.

O processo de exclusão pode ser visto quando as originais 500 famílias ocuparam uma área que se encaixava nos critérios do INCRA para ser negociada e repassada para os camponeses (improdutividade, dívidas da antiga usina Tiúma com os antigos funcionários, abandono e ser alvo de interesse social), mas quase imediatamente ocorreu o movimento do Grupo Votorantim para tirar esse direito alegando serem os proprietários daquela terra improdutiva desde meados de 1980.

Depois disso a tentativa de excluir as famílias do direito a terra alcançou os patamares físicos da força através da ação violenta do Batalhão de Choque da Polícia Militar de Pernambuco junto com o Grupo Votorantim para desocupar o Engenho São João. A insegurança tomou conta de grande parcela das pessoas, tanto que o número de famílias no dia 14 de Outubro de 2008 foi reduzido quase pela metade.

Com base nesses argumentos, é possível afirmar que uma quantia considerável das pessoas que vivem buscando ter o seu direito à terra garantido e assegurado pelo Estado ocupam um lugar de exclusão social. Porém, esse próprio processo de exclusão cria um movimento contrário, como o MST, as Ligas Camponesas, a Comissão Pastoral da Terra (CPT) e outras formas de resistência contra a exclusão, o que acaba criando nessas pessoas a necessidade de ter conhecimento sobre a constituição e as nuances legais de acesso a terra.

Cabe espaço para a colocação José de Sousa Martins faz sobre as vontades dos trabalhadores rurais:

Querem mais que reforma agrária encabrestada pelos agentes de mediação. Querem uma reforma social para as novas gerações, uma reforma que reconheça a ampliação histórica de suas necessidades sociais, que os reconheça não apenas como trabalhadores, mas como pessoas com direito à contrapartida de seu trabalho, aos frutos do trabalho. Querem, portanto, mudanças sociais que os reconheçam como membros integrantes da sociedade. [...] A falta de reforma agrária não acaba com o camponês, com o pequeno agricultor, com o trabalhador rural. Ao contrário, multiplica as responsabilidades das elites políticas porque suprime uma alternativa de integração política social e econômica de milhões de brasileiros que vivem no campo, em condições cada vez mais difíceis. (FERNADES *apud* MARTINS, 1999, p. 12)

COSME E DAMIÃO

Na Zona Oeste do Recife fica situado o loteamento Cosme e Damião. Com moradores de classe média baixa, a comunidade fica localizada em uma complicada região de periferia entre as cidades de Recife, Camaragibe e São Lourenço da Mata. Com a inauguração da Itaipava Arena Pernambuco em Abril de 2013, sua utilização na Copa das Confederações no mesmo ano e na Copa do Mundo FIFA no ano seguinte, algumas modificações ocorreram nesta localidade como a construção da Estação Cosme e Damião (do metrô do Recife)

e do Terminal Integrado Cosme e Damião, ambas fazem parte do programa de mobilidade urbana desenvolvido para ampliar o acesso ao estádio.

Muitos dos moradores da região se viram privilegiados por estarem tão perto (a menos de 1 km) de um evento como a Copa do Mundo de Futebol, pelas intervenções que o poder público realizou, ampliando as suas opções de transporte coletivo, através do metrô, ligando o loteamento a outras localidades como Camaragibe, Recife ou Jaboatão dos Guararapes. Porém, o que observa-se por trás de todas as melhorias realizadas e prometidas aos moradores da área pela ótica do discurso publicitário implantado pelo Governo do Estado de Pernambuco é na verdade um modelo consumista de produção do espaço urbano. Utilizou-se um evento (Copa do Mundo) para promover incorporações financeiras, imobiliárias e econômicas nas escalas locais, submetendo a dinâmica local aos interesses de grandes empresas. “Este mundo globalizado, visto como fábula, erige como verdade um certo número de fantasias, cuja repetição, entretanto, acaba por se tornar uma base aparentemente sólida de sua interpretação” (SANTOS, 2008, p. 18).

Pode-se analisar em Cosme e Damião a citação de Milton Santos, especialmente na fala apresentada pelos governos estadual e municipal vendendo a ideia de conquista de legitimidade política, por meio de discursos (fábulas) que são criados em torno das perspectivas de criação de empregos e de inclusão social estimuladas pela chegada de um evento como a Copa FIFA. Observa-se aí o Estado, dono dos instrumentos de regulação do espaço urbano, associando-se a interesses privados, deturpando assim as necessidades da população menos favorecida do local.

A segregação social acomete os moradores do loteamento, pois na região constitui-se uma estratégia de valorização do espaço do local para atender os interesses de grupos hegemônicos. É a construção da Cidade da Copa.

O acirramento das contradições urbanas, fruto do crescimento rápido, no qual o Estado se coloca a serviço da reprodução ampliada do capital, é um fato incontestável. O espaço urbano se reproduz, reproduzindo a segregação, fruto do privilégio

conferido a uma parcela da sociedade brasileira.
(CARLOS, 2008, p.89)

Com projeto para 2025, a construção da primeira *Smart City* do Estado de Pernambuco visa integrar num só lugar: moradia, trabalho, lazer e estudo. Cerca de 100 mil pessoas residirão ou vão desenvolver suas atividades no novo bairro de São Lourenço da Mata que integrará além da Arena já construída, parques, Shopping Center, escritórios, campus universitário, centro de convenções e 4,5 mil unidades habitacionais. Verifica-se, portanto, pela descrição do projeto que se realizará nas proximidades de Cosme e Damião, que a população privilegiada pelo novo bairro não será a de classe média baixa, o que gera uma série de violações aos direitos dos habitantes do loteamento e de comunidades no entorno. Em visita as áreas de desapropriação para obras da copa do mundo, a relatora especial das Nações Unidas para o Direito à Moradia, Raquel Rolnik afirmou que “o Estado está produzindo sem-tetos”, referindo-se aos problemas com o baixo valor das indenizações pagas as famílias obrigadas a deixar suas casas. Além disso, moradores adoeceram, famílias foram despejadas, existe uma dificuldade de diálogo da população local com o governo, entre outros problemas. Assim:

A metrópole se constitui eliminando os pontos de encontro, o lugar da festa; tragando os rituais e seus mistérios e, com isso, elimina as antigas referências destruindo a memória social e fragmentando o espaço e as relações do indivíduo, por meio da descaracterização decorrente da transformação de bairros inteiros pelos quais, percebemos a fragmentação no processo de constituição da metrópole. (CARLOS, 2008, p.79)

Verifica-se aí um caso de grupo social excluído dentro da RMR, pior, exclusão ocorrida de dentro de seu próprio local de moradia para outro de certeza inexistente. A população de Cosme e Damião não teve participação no procedimento de elaboração das propostas de desapropriação das suas casas para dá o lugar ao terminal de ônibus e a estação do metrô. E com a construção da Cidade da Copa nas

imediações da Arena Pernambuco, os moradores do loteamento Cosme e Damião estimam o aumento na criminalidade e da violência urbana, além da alteração nos hábitos da população e da diminuição da tranquilidade devido às multidões que estarão no entorno do local. Assim, nascerá a primeira cidade inteligente de Pernambuco, porém morrerão direitos, histórias, memórias, valores, relações de vizinhança, entre outras características específicas da comunidade.

CAIS JOSÉ ESTELITA

Situado na Ilha de Antônio Vaz em Recife, o Cais José Estelita liga os bairros de São José e Cabanga. É banhado pela Bacia do Pina, onde em sua extremidade contrária encontram-se vários galpões da antiga Rede Ferroviária Federal. Assim como a linha férrea e os armazéns que o compõe, não existiam até o final do século XIX. O Cais foi uma obra de aterramento idealizada para fazer a ligação entre o Forte Frederick Hendrik (atual Forte das Cinco Pontas) com o Forte Príncipe Guilherme no bairro de Afogados. Este lugar, mesmo fora de operação, continuou como propriedade da Rede Ferroviária Federal, até ser leiloado em 2008 para um complexo de empresas privadas do setor imobiliário, o Consórcio Novo Recife. Consórcio este formado pelas empreiteiras Moura Dubeux, Queiroz Galvão, Ara Empreendimentos e GL Empreendimentos. O espaço foi comprado por aproximadamente R\$ 55 milhões e as imobiliárias apresentaram o Projeto Novo Recife, orçado em cerca de R\$ 800 milhões. O objetivo das empresas é a ocupação e o desenvolvimento do espaço urbano através da construção de 12 torres, sendo duas comerciais, dois flats, sete residenciais e um hotel mais um estacionamento com vaga para 5000 automóveis.

Neste quadro, observa-se que se trata de um projeto que visa alterar radicalmente o espaço da zona central do Recife nas mãos de empresas privadas. O questionamento a ser feito aqui é se tal projeto irá viabilizar um desenvolvimento do espaço urbano para benefício de forma igualitária dos cidadãos recifenses ou apenas atender uma camada possuidora de recursos, excluindo aqueles de menor poder aquisitivo. Também é possível incluir como problemática a questão

ambiental, o impacto que uma obra dessa magnitude pode causar no espaço da cidade.

A prerrogativa do projeto é utilizar de forma adequada o espaço vazio do Cais José Estelita, implantando empreendimentos que contemplem habitação, comércio e serviços, de forma que promovam a sua ocupação com atividades capazes de induzir uma ruptura no processo de degradação dos bairros de Santo Antônio, São José, Coque e Cabanga. Aqui existe uma situação que condiz com a teoria de Harvey sobre planejamento urbano, o qual a cidade vai se adaptando ao processo de produção de capital, destruindo as estruturas antigas para construir as novas. Uma destruição criativa (HARVEY, 1992).

Porém, as cidades devem ser construídas de maneira que seu usufruto seja equitativo dentro dos princípios de sustentabilidade, democracia, equidade e justiça sociais. Segundo Henry Lefebvre, o conceito de construção social do espaço considera que a cidade também deve ser uma construção social, ou seja, com participação de toda a população que a habita e não apenas de um grupo privilegiado (LEFEBVRE, 2001).

As consequências da falta de participação da camada popular na concepção da cidade, faz com que estes, menos favorecidos, sejam na maioria das vezes excluídos. Assim é estabelecida a segregação social, fazendo com que haja o sentimento de revolta da sociedade e o aparecimento de movimentos contrários ao projeto como o Movimento Direitos Urbanos (MDU). Diante da pressão dos ativistas do movimento, é que ainda se mantém o cumprimento de uma determinação judicial que diz que a não execução desta pode levar até uma possibilidade de impeachment do governador.

Hoje, os mesmos poderosos que governaram por décadas continuam confundindo o desenvolvimento urbano com o crescimento imobiliário. As políticas públicas desejam adaptar a população às cidades e não o contrário. Assim, vive-se um processo de alienação da cidade. No caso do Cais José Estelita, os poderosos não levam em consideração a importância histórica do lugar. Não percebem a alteração ambiental (verticalização causando as chamadas ilhas de calor) que irão causar, muito menos quantos terão

que deixar as suas atividades comerciais costumeiras e os residentes que ali se estabeleceram aos redores do Cais.

A ótica da construção dos espaços urbanos com a participação de todos ajuda a compreender o caso do Cais José Estelita, a partir do que afirma Lefebvre:

Os moradores do Olimpo e a nova aristocracia burguesa (quem os ignora?) não habitam mais. Andam de palácio em palácio, ou de castelo em castelo; comandam uma armada ou um país de dentro de um iate; estão em toda parte e em parte alguma. Daí provém a causa da fascinação que exercem sobre as pessoas mergulhadas no cotidiano; elas transcendem a cotidianidade; possuem a natureza e deixam os esbirros fabricar a cultura. (LEFEBVRE, 2001. P. 118)

Lefebvre mostra que o projeto Novo Recife poderia ocorrer sem causar exclusões e conseqüente segregação social. Para isso seria necessário confrontar a lógica de dominação e fazer com que prevaleça a apropriação do espaço pelos cidadãos. A obra no Cais José Estelita deve ser feita propondo uma transformação para satisfazer e expandir necessidades e possibilidades da coletividade. Apropriar no sentido de usar e não tomar pra si. Isso precisa acontecer de forma coletiva para que não haja propriedade individual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As três áreas destacadas abarcam regiões não tão próximas, porém com diferenças particulares o suficiente para serem postas no mesmo patamar da exclusão e desigualdade. No assentamento Chico Mendes III, é encontrada a exclusão na forma do acesso à terra, em que as pessoas são dependentes da agricultura para sobrevivência. No que se refere aos moradores do loteamento Cosme e Damião é possível observar uma exclusão e até expulsão dos residentes da área (tendo como plano de fundo a Copa do Mundo FIFA) com o intuito de valorizar o espaço local para atender os interesses dos grupos hegemônicos dominantes. No Cais José Estelita o que se observa é

que, na prática, o planejamento da cidade responde aos interesses de poucos cuja posição privilegiada nas redes de poder político e econômico faz com que sejam ouvidos com mais facilidade. A opinião dos cidadãos na organização da sociedade, definitivamente não é considerada. O estranhamento é o fator principal que evoca as desigualdades e leva os indivíduos a fugir destas transformações, como aconteceu com grande parte dos moradores que fundaram o assentamento Chico Mendes III; ou serem prontamente expulsos de seus espaços, como o caso dos moradores de Cosme e Damião. Sendo assim, "esse processo de apropriação faz transparecer por todos os lados a disparidade, a desigualdade entre o 'rico' e o 'pobre' e entre este e a 'miséria absoluta' daqueles que moram embaixo das pontes e viadutos ou nos bancos das praças" (CARLOS, 2008, p. 83).

O Estado é autoritário, planejador, resolvendo muitas vezes necessidades materiais como moradias populares e transporte, mas também priva as pessoas da condição de sujeitos da construção da sua própria cidade causando um "apartheid" social, onde os que tem pouca ou quase nenhuma voz sejam os excluídos.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Mariana Zerbone Alves ; SILVA, Eduardo Gaspar Chaves Cavalcanti. **Os Agentes Sociais e a Produção do Espaço Urbano no re-arranjo das Cidades Sede da Copa do Mundo 2014: O Caso do Loteamento Cosme e Damião em Recife-PE.** In: Encontro Internacional Participação, Democracia e Políticas Públicas: Aproximando Agendas e Agentes UNESP, 2013, Araraquara. Encontro Internacional Participação, Democracia e Políticas Públicas: Aproximando Agendas e Agentes.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Apresentando a Metrópole na Sala de Aula.** In: A Geografia na Sala de Aula. São Paulo: Contexto, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Ática, 2002.

FERNANDES, B. M. **Contribuição ao estudo do campesinato brasileiro: formação e territorialização do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra MST 1979-1999**: USP, 1999.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: Uma Pesquisa Sobre as Origens da Mudança Cultural. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
<<http://www.mst.org.br/node/2712>> Acesso em: 26 de Jun de 2014.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

MARKMAN, Luna. **Obras da Copa 'produzem sem-teto', diz relatora da ONU em visita a PE**. Disponível em:
<<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/12/obras-da-copa-produzem-sem-teto-diz-relatora-da-onu-em-visita-pe.html>> Acesso em: 22 de Jun de 2014.

PERNAMBUCO. **Legado Social das Copas em Pernambuco**. Disponível em: <<http://www.secopa.pe.gov.br/attachments/Legado-social-das-Copas-em-Pernambuco.pdf>> Acesso em: 22 de Jun de 2014.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2008.
<<http://www.mst.org.br/node/6182>> Acesso em 26 de Jun de 2014.

BRT – CORREDOR LESTE-OESTE DA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE: a obra passa, o transtorno fica?

*Antônio Henrique da S. Araújo
Rosineide Brazilino de Andrade
Valquíria de Moura Nascimento*

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo discutir sobre as características do novo sistema de transporte público coletivo adotado na Região Metropolitana do Recife (RMR), o Bus Rapid Transit (BRT) e os impactos causados na mobilidade urbana e nos aspectos ambientais. Existe realmente um lado apenas positivo como a mídia nos passa, no qual tanto se tem abordado o novo sistema de transporte na RMR? Não seria esse sistema apenas uma maquiagem mais elaborada do antigo sistema? O transtorno para a população que utilizará o BRT é temporário? Haverá de fato mais rapidez e um modo mais confortável de se mover dentro da Região Metropolitana do Recife? O meio ambiente está sendo levado em conta no que se refere às destruições feitas para a construção dos corredores? Esses questionamentos orientaram para o seguinte objetivo: discutir sobre as características do novo sistema de transporte público coletivo adotado na Região Metropolitana do Recife (RMR), o Bus Rapid Transit (BRT) e os impactos causados na mobilidade urbana e nos aspectos ambientais.

Visando alcançar tais reflexões foram levantadas informações bibliográficas, levantamento de dados oficiais que envolvem a construção e os benefícios do BRT, o discurso da mídia televisiva e impressa ao falar sobre esta obra e entrevistas com os usuário e moradores das áreas onde houve construções para a realização deste transporte. Esses procedimentos metodológicos para analisar tais questionamentos, tem o intuito de ampliar novos debates dentro e fora da universidade a respeito dos projetos do Estado a respeito da mobilidade por meios do transporte coletivo.

A RELEVÂNCIA DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RECIFE

Ao falar sobre o novo sistema de transporte público coletivo ao qual o Recife e outras capitais do país estão adotando numa frenética busca por mobilidade urbana, poderíamos nos perguntar o porquê desse fato estar apenas ocorrendo agora? O Recife, assim como, as demais Regiões Metropolitanas do Brasil apresentam a muito tempo o caos urbano através de grandes filas de carros, em engarrafamentos intermináveis e uma precária situação com relação a qualidade do transporte público. Segundo o Código de Defesa do Consumidor em seu Art. 22 “Os órgãos públicos, por si ou suas empresas, concessionárias, permissionárias ou sob qualquer outra forma de empreendimento, são obrigados a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos” (BRASIL, 1990). Os centros urbanos brasileiros cresceram rapidamente entre 1930 a 1980. A crescente população nesses centros mostravam a enorme mudança pela qual a economia brasileira estava passando, deixando de ter a população concentrada nas áreas rurais e passando a população a residir principalmente nos centros urbanos e em especial nas Regiões Metropolitana, para se tornar industrializada. Essa mudança se caracteriza a partir de um intenso fluxo migratório – campo e cidade. Como afirma Gonçalves (2001, p. 173) a mobilidade humana é em geral um sintoma de grandes transições.

Entende-se que o transporte coletivo urbano é um serviço de caráter essencial e tem grande importância no que diz respeito ao deslocamento de grande massa da população que necessita sair de um ponto a outro e que engloba finalidades diversas como lazer, educação, saúde, emprego. O transporte público também se configura como opção ao transporte individual o que resultaria num serviço que se relacionaria tanto à mobilidade urbana e ao transporte sustentável. De acordo com a CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos, a Região Metropolitana do Recife é formada por 14 municípios, totalizando uma população de 3,3 milhões de habitantes, distribuída em uma área de 2.766 km² que corresponde a 2,8% do Estado de Pernambuco (Fonte: BRT Brasil). Com uma população

estimada em tal proporção o transporte público deveria ser uma das prioridades a serem trabalhadas com o fim de facilitar o deslocamento diário. O sistema público de transporte é também uma das alternativas para que haja a diminuição de problemas encontrados na maior parte das cidades, como os congestionamentos, acidentes de trânsito e impactos ambientais.

O objetivo do Bus Rapid Transit

Acredita-se que por ser um tema já debatido em grandes mídias encontrará diariamente problemas a serem analisados e principalmente refletidos. O trabalho se baseou em pesquisa bibliográfica, através de livros e autores que tratam de modo geral a mobilidade populacional, globalização e problemas sociais, bem como pesquisa documental pois muitas das informações adicionais que buscamos estão em páginas da internet e em sites de empresas ligadas ao novo sistema como o BRT Brasil. Tais documentos puderam ser analisados para assim podermos refletir sobre a problemática que está vinculada diretamente ao modo como a mobilidade urbana é tratada pelos órgãos públicos municipais e como a população receberá este novo marco do transporte no Recife.

Segundo entrevistas realizadas com os usuários, foi possível perceber que a população ainda não está preparada para lidar com a nova dinâmica que está sendo apresentada. Com o uso diário e com as falhas que devem se apresentar ao longo do tempo é que poderemos nesse bojo discutir alternativas e soluções para o sistema de transporte público coletivo do Recife. De acordo com os estudos realizados, cerca de 95% do transporte público de passageiros da Região Metropolitana do Recife (RMR), circula nos limites da cidade (Fonte BRT Brasil). A proposta é que o sistema de deslocamento seja reestruturado, a fim de integrar os diversos modais (carros, ônibus, metrô, bicicleta, barco, teleféricos), proporcionando o acesso democrático ao espaço urbano de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

O BRT, é um transporte rápido por ônibus que deve proporcionar conforto e qualidade no transporte coletivo de passageiros. Nesse sistema deve ser realizada a substituição

permanente do trânsito individual por um transporte coletivo promovido com segurança e proteção dos passageiros, conseqüentemente ocasionando a diminuição dos congestionamentos tão frequentes nas regiões metropolitanas do Recife. O sistema BRT foi criada em 1974, pelo arquiteto Jaime Lerner, em Curitiba, no Paraná. As mudanças transformaram esta capital em uma cidade de sucesso urbano, reconhecida pela sua excelência em mobilidade coletiva em todo o mundo. Mas o que chama atenção é que depois de duas décadas praticamente ausente dos investimentos em infraestrutura urbana para o transporte coletivo por ônibus, o governo federal, motivados pelos megaeventos esportivos que serão realizados no Brasil – Copa do Mundo de 2014 – viabilizando financiamentos para as cidades investirem em sistema de ônibus por meio dos programas de aceleração do crescimento (PAC).

A Região Metropolitana do Recife, por ser uma das cidades-sede da copa do Mundo de 2014, está sendo implementado o seu primeiro sistema BRT chamado de corredor Leste-Oeste, a princípio o investimento em sistema BRT para copa do Mundo em Recife é de R\$ 159,1 milhões de reais, mas somando as contrapartidas este valor chega a R\$ 219,6 Milhões. (Fonte: Mapa da transparência). Os projetos dos três sistemas BRT previstos para a cidade de Recife fazem parte das obras de infraestrutura de mobilidade urbana destinada a copa do mundo de 2014 e uma característica importante dos corredores é o planejamento do sistema de transporte público por ônibus integrado com o transporte não-motorizado.

Serão implantadas ciclovias em todos os corredores com o objetivo de estimular a integração com o transporte público o que também inclui a construção de bicicletários para acomodação das bicicletas. Os projetos urbanísticos dos sistemas BRT também consideram o deslocamento dos pedestres por meio de um tratamento diferenciados onde as calçadas serão remodeladas com o objetivo de proporcionar maior comodidade aos deslocamentos dos pedestres e segurança durante o acesso as estações de embarque e desembarque. Inicialmente o BRT Leste-Oeste tem por objetivo seguir por São Lourença da Mata (que perpassa apenas a arena PE mas que não circula pelo centro da cidade), Camaragibe e Recife. Com uma extensão de 12 km de via, com capacidade estimada para 146 mil

passageiro dia. A questão da mobilidade urbana a priori proporciona uma busca de uniformidade ao serviço dos atores hegemônicos, tornando mais distante o sonho de uma cidadania mais digna, começando por um transporte coletivo de qualidade. O Brasil é considerado a 7ª economia Mundial, mas em compensação o IDH brasileiro é um dos piores do mundo. Essa discrepância é lamentável para uma obtenção de melhoria na qualidade de vida dos brasileiros.

Transporte público coletivo e impactos sociais

A perversidade das desigualdades sociais relacionada a uma jurisprudência falha, onde o sistema hegemônico domina apresenta um comportamento competitivo e dessa forma a possibilidade de mudanças torna-se cada vez mais inviável. Segundo Massey (1991, p. 45) “Cada vez mais exercendo a intermediação da política, isto é, da política das empresas e da política dos Estados em conjunto” onde de acordo com Milton Santos (2008) “As atividades hegemônicas tendem a uma centralização consecutiva à concentração da economia aumenta a inflexibilidade dos comportamentos, acarretando um mal-estar no corpo social.” (SANTOS, 2008, p. 46)

Assim, o plano de mobilidade prioriza a implementação de sistemas de transportes coletivos de qualidade para melhorar o deslocamento dos cidadãos. Logo, precisamos levar em consideração que a mobilidade urbana e transporte público são fatores estratégicos e que não podem ser desconsiderados dadas as possíveis consequências futuras. O transporte público eficiente é a solução para a maior parte dos problemas no trânsito das grandes cidades brasileiras. Sem a priorização desse tipo de transporte pelos gestores locais, não haverá mobilidade urbana nas grandes cidades.

Há um dito popular que diz “País desenvolvido não é aquele onde pobre anda de carro, mas aquele em que rico anda de transporte público” e que simboliza muito bem o dilema que a sociedade brasileira enfrenta nos últimos anos. É preciso promover a renovação efetiva do transporte público coletivo. Apenas assim o hábito do veículo individual acabará. Então, várias perguntas pairam no ar, entre elas: Como eu me locomovo dentro do espaço urbano? Quanto tempo eu demoro para chegar aos lugares que preciso ir? Quanto

custa ir de casa para o trabalho? Qual o preço que o meio ambiente e nós pagamos pela sua degradação em relação a uma mobilidade urbana sempre prometida e nunca concretizada? Tais questionamentos deveriam levar aos usuários a buscarem e reivindicarem das políticas de acesso ao transporte público coletivo soluções mais eficazes e objetivas. A população segue inconformada com os problemas de mobilidade, porém estagnada pela falta de determinação da maioria no esforço para mudar tal realidade.

Transporte público coletivo e impactos ambientais

Quando se fala sobre os impactos ambientais causados por esses sistemas de transporte podemos até não nos preocupar mas cabe a pergunta: o que mais importa é o transporte rápido e a comodidade ou a preservação de espaços numa região quente como o Recife onde podemos nos proteger através da arborização que nos dá ar puro e sombra fresca como consequência de sua presença em meio ao cimento? Com certeza muitos diriam sem duvidar que é o transporte rápido o que interessa atualmente, mas a longo prazo sentiremos na pele de modo literal nossa pressa quanto a um sistema que talvez não nos atenda de modo satisfatório nem agora nem depois. Não poderiam estar ambos, transporte e meio ambiente unidos a nos atender?

De acordo com a organização BRT Brasil, que faz parte da associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) entidade sem fins lucrativos, fundada em 1987, e que representa as empresas de transporte coletivo urbano e de característica urbana perante os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário federais e as entidades nacionais do setor. A BRT Brasil que tem por **missão** representar as empresas de transporte coletivo de característica urbana sobre pneus perante a sociedade, integrando e disseminando experiências e conhecimentos sobre o setor no âmbito nacional diz que:

A reestruturação dos transportes públicos urbanos, tanto na concepção dos sistemas quanto dos veículos utilizados, pode ser uma das melhores ferramentas para resolver o

problema da mobilidade urbana do país. Uma ação como essa também contribuiria para a economia de energia e a redução da poluição atmosférica, especialmente se for priorizada a implantação de sistemas que ofereçam melhor qualidade e com tecnologias limpas. (BRT Brasil)

Existem pesquisas encomendadas por esta associação que indicam que a implantação do sistema BRT é o que apresenta “maiores vantagens na solução dessas problemáticas”. Estudos como “Perspectivas de Alteração da Matriz Energética do Transporte Público por Ônibus” e “Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano” que estão disponíveis no site da NTU, afirmam que a implantação de corredores de transporte coletivo surge como uma excelente alternativa por diversos motivos, entre elas que com novos ônibus as emissões de CO₂, HC e Nox seriam reduzidas. A BRT Brasil afirma ainda que “especialistas elegeram o BRT, dentre as possíveis alternativas avaliadas, devido a: custo de implantação, prazo, retorno do capital investido, redução do impacto ambiental e retorno social”. (BRT Brasil). Devemos estar atentos pois tais vantagens podem com o tempo ser revertidos em prejuízos aos passageiros e ao meio ambiente. Não podemos esquecer que todas as promessas de sustentabilidade nem sempre estão de acordo com o meio ambiente mas com a continuidade do sistema econômico que se utiliza de tais nomenclaturas para entrar na onda verde mais facilmente porém sem se ater as questões ecológicas.

Não podemos esquecer que mesmo sendo um dos sistemas mais “baratos” existe um custo de manutenção, tem problemas atuais como o asfalto, os buracos, as grandes inundações do inverno que recentemente mostrou um dos BRT’s quebrado por receber água no motor enquanto transportava estrangeiros ao estádio em São Lourenço da Mata. Esse transporte só poderá ser utilizado no verão? O tempo de implantação do sistema pode ser menor mas quanto tempo durará. Os prós e contras são muitos. É preciso pensar no agora porém o agora pode custar mais caro a todos se não houver uma reflexão sobre suas consequências posteriores.

A secretaria das Cidades, em nota de esclarecimento, no início das construções do corredor leste-oeste na Av. Caxangá afirmou que as várias árvores de origem exótica retiradas teve autorização da Agência Estadual de Meio Ambiente – CPRH, através da CA/DRFB nº 083/2012, em 28 de fevereiro de 2012. Informou ainda que a cada árvore derrubada, dez seriam replantadas. O questionamento é onde? Contraditoriamente se retiram as árvores do canteiro central, cerca de quinze, tais replantações seriam feitas em outra cidade. Segundo o blog de Jair da Paz, na seção de Meio Ambiente, repórter do Diário de Pernambuco a promotora de Meio Ambiente, Belize Câmara, abriu inquérito civil para investigar a derrubada de árvores na Avenida Caxangá, no Recife. Ou seja perdemos árvores, mas ganhamos paradas com ar-condicionado que compensarão a perda ambiental?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com este estudo pretendemos abrir novos debates acerca da mobilidade e transporte urbano na cidade do Recife e RMR, bem como a reflexão sobre os gastos referentes aos investimentos públicos utilizados na construção desse novo sistema. Os investimentos devem contribuir para um melhor deslocamento de forma rápida e confortável. Não podemos averiguar de forma mais aprofundada o novo sistema e o futuro desenvolvimento do BRT em Pernambuco pois as obras ainda não estão concluídas, dificultando uma análise mais crítica. As várias indagações aqui levantadas, são questionamentos que não podem ser respondida a curto prazo, já que só agora o sistema de BRT, está sendo instalado na capital e região metropolitana do Recife. Todavia, o que podemos observar de incio é o impacto que esses novos sistemas realizam na sociedade. De inicio a expectativa é que o projeto traga resultados significativos para a caótica cidade do Recife. E por outro lado, que o fracasso histórico de obras ineficientes e mal projetadas possa suprir a demanda da população com o novo sistema.

REFERÊNCIAS

BRT Brasil. **Vantagens ambientais.** Em: <http://brtbrasil.org.br/index.php/brt/vantagens-ambientais#.U6yii9JdWiS>. Acesso em 20 de junho de 2014.

BRASIL. **Código de defesa do Consumidor.** Lei 8.078 de 11/09/90. Brasília, Diário Oficial da União, 1990.

CBTU. **Região Metropolitana do Recife – RMR.** Em: http://www.cbtu.gov.br/sistemas/rec/veja/regmetroporec_cont.htm. Acesso em 15 de junho de 2014

GONCALVES, Alfredo José. Migrações Internas: evoluções e desafios. **Estud. av.**, São Paulo, v. 15, n. 43, dez. 2001.

SANTOS, MILTON. **Por uma outra globalização.** 15ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

MASSEY, D. Um sentido global do lugar. In: Arantes, O. (org.) **O espaço da diferença.** Campinas: Papius, 1991.