

A VIA MANGUE NO PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE DO RECIFE

EDVÂNIA TORRES AGUIAR GOMES¹

MARIANA ZERBONE ALVES DE ALBUQUERQUE²

A Via Mangue é um projeto de expansão do sistema viário ao longo dos bairros de Boa Viagem e Pina, que tem como justificativa para sua execução, de acordo com a prefeitura do Recife, de proporcionar maior mobilidade a zona sul da cidade. Esta tem sido considerada como maior obra viária das últimas décadas na capital pernambucana, desenvolvida pela prefeitura do Recife em parceria com o governo Federal.

Este projeto tem sido vinculado a outros projetos como o as áreas de desenvolvimento econômico da Região Metropolitana do Recife, e mais recentemente à Copa do Mundo de Futebol. Entretanto a concepção inicial deste complexo viário é do final da década de 1990, no governo de Roberto Magalhães, porém na gestão de João Paulo, já nos anos 2000, esse projeto é modificado e passa a ser denominado de Via Mangue, porém ele vai ser mais uma vez remodelado no governo de João da Costa, e suas obras são iniciadas em 2012.

Entretanto é preciso ir mais além e questionar, o que representa a Via Mangue para no processo de produção e reprodução do espaço na cidade do Recife? Para quem é a Via Mangue? O que esta obra viária representa dentro da mobilidade da cidade do Recife? E até mesmo, que mobilidade se pretende para esta cidade? Além disso, quais os impactos sociais gerados a partir de uma operação urbana deste porte? É preciso, nesse sentido, buscar desvendar e compreender o processo que é mais amplo do que os discursos oficiais e as justificativas apresentadas.

Para esta análise, deve-se partir do ponto que a Via Mangue não pode ser analisada isoladamente, visto que ela faz parte de uma lógica maior, que é a produção e reprodução capitalista do espaço da cidade. Nesse sentido, vários agentes empregam suas ações com o intuito de consumir os espaços da cidade visando satisfazer seus interesses, dentro desta

¹ Professora Titular da Universidade Federal de Pernambuco. Email de contato: edvaniatorresaguiar@hotmail.com

² Professora Adjunta da Universidade Federal Rural de Pernambuco. Email de contato: mazerbone@hotmail.com

lógica, acentuando desigualdades a partir da relação valorização e obsolescência das diferentes áreas. É preciso destacar que estas ações são realizadas a partir de estratégias articuladas entre diferentes agentes para a valorização de novos espaços.

Contudo, as chamadas operações urbanas são muitas vezes esperadas pela população local como uma esperança para solucionar os diversos problemas da/cidade, que dificultam as práticas sociais cotidianas. Entretanto esses projetos se apresentam repleto de contradições em sua estrutura, havendo um conflito entre o discurso e a prática. Deste modo, é importante observar quem serão realmente os beneficiados neste processo e quais os impactos gerados por estas operações.

Apesar das reivindicações da população por melhorias urbanas ao Estado, o que se observa é que nem sempre as expectativas da população são alcançadas, visto que na maioria das vezes as ações do Estado estão articuladas com os interesses do capital que produzem e reproduzem a cidade. E em alguns casos quando essas expectativas são alcançadas por uma parte da população, outra fica excluída deste processo, em função das estratégias estabelecidas nas relações entre o Estado e o capital privado em cidades capitalistas baseadas em uma sociedade de classes.

1 - Operações urbanas e o processo de valorização dos espaços da cidade

O que se observa é que na cultura do planejamento brasileiro, as operações urbanas³, partindo da reestruturação do sistema viário, vêm a ser a chave principal da valorização dos espaços da cidade, baseadas na articulação do Estado com o capital privado. De acordo com Edvânia Torres:

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 intra-urbanas antecipadamente subvertidas. (GOMES, 2003, p. 344)

Diante da lógica de valorização e consumo dos espaços da cidade, o Estado passa a ter um papel crucial neste processo. Isto se dá visto que os planos urbanísticos passam de instrumentos operacionais, para instrumentos políticos e estratégicos do Estado, com a orientação dos investimentos públicos, e normatização dos espaços, favorecendo assim os

³ “Entende-se por operação urbana o conjunto integrado de intervenções e medidas a ser coordenado pelo Poder Público, com a participação de recursos de iniciativa privada. (DIÁRIO OFICIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 1991: Art. 54, §1º. Apud, SOUZA, M. L., 2008. P. 275)

objetivos dos empreendedores. Os investimentos em infraestrutura realizados pelo Estado, principalmente em futuras áreas de expansão urbana, valorizam os terrenos, permitindo a obtenção de maior lucro na venda destes, em função dos investimentos realizados na área. Singer afirma que:

As transformações no preço do solo acarretadas pela ação do Estado são aproveitadas pelos especuladores, quando estes têm possibilidade de antecipar os lugares em que as diversas redes de serviços serão expandidas. (SINGER, 1978. apud: MARICATO, 1982, p. 34)

Desta maneira, o planejamento urbano, divergindo das expectativas de parte mais vulnerável da população, se configura como instrumento estratégico de reprodução do capital através da valorização da terra urbana, pois possui a capacidade de tornar esta terra mais atrativa para os empreendedores agirem, produzindo imóveis mais valorizados e, “ilhas” de amenidades, dando continuidade à especulação dos espaços da cidade. Na cidade capitalista, onde a acumulação é o objetivo inerente, o planejamento urbano pode ser visto como instrumento de valorização do espaço para a venda ou consumo da cidade. Com isto, percebe-se a valorização do econômico em detrimento do social.

E é diante deste contexto político e estratégico que Estado se apresenta como sendo o principal interlocutor entre os agentes na produção do espaço, por ser o agente regulador, que irá definir as normas que regem o mercado de terras. O Estado também tem o poder estratégico de estruturação do espaço através de instrumentos de intervenção diretos e indiretos, que influenciam no preço da terra. Este pode determinar uma área de expansão urbana, ou apenas promover uma infraestrutura em função de uma área já escolhida pelos empreendedores. O Estado e os empreendedores urbanos estão cada vez mais a trabalhar de forma articulada na produção do espaço da cidade, baseados em instrumentos legais de parceria público-privada (PPP), onde na prática o Estado se apresenta como gestor dos interesses do capital privado, seja ele comercial, financeiro, fundiário, imobiliário; ou até mesmo a sobreposição e articulação destes, moldando a cidade de acordo com os interesses particulares em detrimento da coletividade.

2 - Desvendando a lógica de produção dos espaços da cidade a partir da dinâmica da paisagem

Alguns vetores de futuras valorizações de certos espaços da cidade podem ser identificados na paisagem a partir de um olhar mais atento à dinâmica do processo de produção e reprodução do espaço, visto que a antecipação aos lugares de expansão não

<http://www.enanpege.ggf.br>

são aleatórias, e sim estratégicas por parte dos agentes hegemônicos que produzem a cidade. Nesse sentido, é preciso fazer o exercício de decodificar os movimentos perceptíveis na paisagem para compreender a lógica de produção do espaço que não se apresenta de forma explícita no discurso. É preciso juntar os fragmentos para entender a lógica do capital se sociometabolizando na cidade.

Muitas vezes esses vetores se apresentam para a população sem muita lógica para aquele momento da cidade. Alguns elementos são construídos no espaço urbano de forma antecipada, sem muito sentido em um primeiro momento, porém já fazendo parte de um projeto maior ainda não divulgado para a sociedade, mas já concebidos pelos agentes produtores. Exemplos são pontes e túneis que ligam áreas de baixo fluxo viário, por parte do poder público, e investimento em empreendimentos privados de alto padrão em áreas desvalorizadas.

No caso da Via Mangue, foi possível identificar alguns vetores, públicos e privados, que evidenciaram um novo direcionamento de produção do espaço na cidade do Recife, como ações e políticas públicas e construção de empreendimentos de grande porte em áreas tradicionalmente desvalorizadas. Neste caso o papel da mídia, principalmente de instrumentos de marketing, é essencial para a transformação do sentimento da população em relação a uma determinada área, quebrando preconceitos estabelecidos para com uma determinada área da cidade.

No bairro do Pina, por exemplo, houve uma modificação no que tange o uso do solo, alterando o gabarito dos edifícios em função da retirada da Rádio Pina, no início dos anos 2000, 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, que passou muitos anos subutilizado devido o baixo fluxo de veículos que seguiam para a área destinada. Já 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, como o caso do *Le Parc* na avenida General Mac Arthur, que liga o bairro de Boa Viagem ao da Imbiribeira, anteriormente ocupada por motéis. Desta forma, percebe-se a articulação da criação da Via Mangue com esses vetores, visto que este complexo viário vai viabilizar a ocupação desta área de Boa Viagem e Pina por outras classes sociais, de alto poder aquisitivo, frente ao valor agregado a essas áreas.

No caso do túnel Manuel de Brito, este é apresentado hoje como sendo a primeira etapa da obra da Via Mangue, discurso não utilizado na época de sua construção. Mas a implantação de um elemento desarticulado no espaço da cidade pode ser um indício de uma

estratégia para futuras intervenções no seu entorno, muitas vezes não percebida pela população que utiliza aquele espaço. Já em relação à área onde encontra-se o *Le Parc*, observa-se a reprodução de ações semelhantes com a construção de outros empreendimentos do mesmo porte, transformando uma área de serviços em área residencial de alto padrão. O mais interessante é que as construtoras que estão estabelecendo os empreendimentos nesta área são as mesmas que estão participando da obra viária da Via Mangue.

O que se percebe é que diante do alto grau de ocupação de cidades como o Recife, os agentes hegemônicos produtores do espaço têm buscado espaços obsoletos e de vulnerabilidade social e ambiental para suas ações com o intuito de reprodução do capital. São os espaços que restam na cidade, mas que adquirem novas formas que agregam valor, possibilitando a expansão imobiliária do setor habitacional para outras partes da cidade. De acordo com Ana Fani:

A reprodução da metrópole revela o fato de que à medida que cresce, incorpora novas áreas, descaracterizando-as enquanto as transforma completamente, seja pelo processo de adensamento de áreas antigas, pela incorporação de novas ou pelas modificações na morfologia: tudo imbricado em um processo ininterrupto. (CARLOS, 2001, p. 54)

Contudo, não só da expansão imobiliária do setor habitacional, visto que atualmente já se torna evidente a articulação de diferentes agentes na produção desses novos espaços da cidade. Um equipamento que corrobora com isto é o Shopping Riomar, inaugurado no final de 2012, em que sua estrutura viária de acesso está diretamente articulada com a Via Mangue, tendo sido parte desta inaugurada junto com a inauguração do shopping. A construção dessa via se torna necessária para reprodução do capital comercial e financeiro em que está pautado um grande centro comercial, que necessita de acessos viários para a circulação de mercadorias e de pessoas para consumir. Nesse sentido observa-se que a Via Mangue se apresenta como uma parte dentro de uma totalidade na lógica da produção do espaço na cidade do Recife. Entretanto, em nenhum documento oficial encontra-se essa clara relação entre a Via Mangue e o Shopping Rio Mar.

3 - Os impactos sociais a partir de uma operação urbana: o espaço dos excluídos

Uma operação urbana gera grandes impactos na vida da população da área estabelecida para essas ações. A intervenção em uma área em função da construção de <http://www.enanpege.ggf.br>

grandes empreendimentos costuma provocar desapropriações e remanejamento de populações, gerando um grande impacto social, mesmo que essas ações sejam assistidas pelos agentes hegemônicos, visto que o objetivo é a reprodução do capital, e não melhores condições para esta parte da população menos favorecida, mesmo que isto aconteça. Nesse sentido, Lefebvre, afirma que:

Uma tal negligencia em relação às “necessidades sociais”, no limite, evoca a necessidade de uma acumulação que se tornaria ela própria objetivo e fim. As necessidades sociais seriam asseguradas, estritamente, no mínimo. O máximo (possível) do subproduto social iria para os investimentos e conseqüentemente para os “usos” desses investimentos produtivos, facilitando a acumulação e as previsões de investimentos. (LEFEBVRE, 1999, p. 158)

A construção da Via Mangue tem impactado diretamente na ocupação dos espaços, com a desapropriação de várias áreas, baseadas em indenizações e realocação da população. De acordo com informações da Prefeitura do Recife, o projeto contemplou a construção de três habitacionais, beneficiando 992 famílias que moravam em palafitas e locais próximos ao trajeto da via, a partir do plano de reassentamento das famílias e no modelo de desapropriação dos imóveis. Ainda de acordo com a prefeitura, esses conjuntos habitacionais são destinados para as famílias moradoras de palafitas, próximos aos seus locais de origem, dotando-as de infraestrutura básica e equipamentos públicos, mas para os demais ocupantes dos imóveis a serem desapropriados estabeleceram-se critérios de indenização.

Esses conjuntos habitacionais se destacam no espaço da cidade com suas fachadas coloridas em meio novos edifícios que passam a ser construídos em seu entorno. Nesse sentido, a sensação é de que esses habitacionais precisam ser visto pelo restante da população, como uma resposta aos impactos sociais gerados com a retirada desta população de sua área original. De fato, já houve um avanço neste processo de realocação das comunidades, em assentá-las próximo de suas antigas residências, porém essa ação se estabelece frente às críticas efetuadas em desapropriações anteriores na cidade, como uma tentativa de minimizar as tensões. Mas a ideia da fachada desses habitacionais serem coloridas, chamando tanta atenção no espaço da cidade, parte do pressuposto de que não é suficiente oferecer o mínimo a essas comunidades impactadas, mas mostrar para o restante da população que isto foi feito, mesmo que tenha sido uma compensação.

No caso das indenizações que foram realizadas em função da desapropriação de alguns imóveis, observa-se que o que foi pago a essas famílias não tem sido suficiente para

<http://www.enanpege.ggf.br>

que comprem outro imóvel, mesmo em áreas periféricas da região metropolitana, frente à crescente especulação imobiliária que tem se estabelecido no Grande Recife.

Entretanto, além destes grupos que foram impactados de forma direta neste processo de construção da Via Mangue, existe uma grande parcela da população de baixa renda continua com suas habitações nas áreas adjacentes à Via Mangue, que sofrerão, ou já estão sofrendo de forma indireta com os impactos da construção deste complexo viário. Porém, mesmo os que permanecem, contraditoriamente são excluídos por não conseguirem se inserir neste processo que não seja de forma alienada. Percebem-se impactos na vida cotidiana, com interferências bruscas em suas práticas socioespaciais, por exemplo, com a construção de vias de alta velocidade em frente a suas casas, havendo uma necessidade de adaptação desta população aos novos fluxos.

Além disso, com o processo de reprodução do capital nesta área, passa a haver uma pressão do setor imobiliário para adquirir esses espaços em função do valor que foi agregado com as interferências desta operação urbana, e o que percebe é que as pessoas ali estabelecidas acabam cedendo à essa pressão e vendendo suas casas para o capital privado em função das ofertas tentadoras, e estas pessoas com o dinheiro da venda do seu imóvel não conseguem comprar um novo imóvel nas proximidades e acabam se estabelecendo em áreas periféricas.

Observa-se que a especulação imobiliária e o processo de valorização da terra vão interferir diretamente no acesso a esta terra por parte da população. Segundo CARLOS (1999, p.54), “o modo pelo qual o indivíduo terá acesso à terra na cidade enquanto condição de moradia, vai depender do modo pelo qual a sociedade estiver hierarquizada em classes sociais e do conflito entre as parcelas da população.” Desta forma, percebe-se que as áreas mais bem equipadas e com mais qualidades acabam sendo restritas à população de poder de compra maior, havendo dessa forma, uma estruturação do espaço em função do poder de compra, decorrente da produção desigual do espaço.

4 - Mobilidade urbana e o direito à cidade

Nesse sentido, também é preciso pensar para quem é a Via Mangue. O que esta obra viária representa dentro da mobilidade da cidade do Recife. Ou melhor, que mobilidade se pretende para a cidade?

De acordo com a Prefeitura do Recife, a Via Mangue se apresenta como expansão do sistema viário ao longo dos bairros de Boa Viagem e Pina, integrantes da Zona Sul da cidade do Recife, proporcionando maior mobilidade ao longo desses bairros, com o intuito

<http://www.enanpege.ggf.br>

de descongestionar o tráfego ao longo das Avenidas Domingos Ferreira, Conselheiro Aguiar e Boa Viagem, com um investimento de R\$ 555,8 milhões. De acordo com o projeto,

A Via Mangue será composta por faixas de rolamento para veículos, calçadas para pedestres e ciclovia. No sentido Centro/Boa Viagem, o corredor terá 4,5km de extensão. Já no sentido contrário, serão 4,37km. Esta obra engloba ainda a construção de dois elevados por sobre a Rua Antônio Falcão, em Boa Viagem; de oito pontes (sendo cinco para manutenção do mangue); uma alça de ligação (alargamento da Ponte Paulo Guerra), além de uma passagem semi enterrada. Este novo viário não possuirá semáforos ou cruzamentos de tráfego e contempla a acessibilidade para deficientes e idosos. Com sua implantação, cria-se um cinturão para proteger o manguezal do Rio Pina, melhora-se o tráfego nos bairros de Boa Viagem e do Pina e, abre-se a possibilidade de implantação de um corredor exclusivo de ônibus na Avenida Domingos Ferreira, viabilizando o Corredor Norte-Sul. (PREFEITURA DO RECIFE, 2011)

Este projeto é apresentado com solucionador dos problemas de mobilidade na zona sul do Recife, além de articulação aos polos de desenvolvimento da Região Metropolitana, e até mesmo colocado como eixo fundamental para a Copa do Mundo de Futebol para possibilitar um melhor fluxo partindo do setor hoteleiro em Boa Viagem à Cidade da Copa. Ele vem sendo recebido pela população como um elemento importante na mobilidade da zona sul da cidade, visto à dificuldade de locomoção que tem se configurado em Recife nos últimos anos. Contudo, o que se observa ao analisar o projeto, a partir de uma análise crítica, é que a Via Mangue vem para dar continuidade à lógica de mobilidade que já estrutura a cidade, pautada no veículo individual como o preferencial para o deslocamento.

O que se percebe é que o espaço é cada vez mais transformado em função da circulação de mercadorias, espaços caracterizados apenas para passagens e não para permanências, visto que em função das novas técnicas o tempo está cada vez mais veloz, os fluxos têm que ser rápidos, as pessoas não podem perder tempo. Esses espaços são configurados para que não seja o espaço do indivíduo, e sim dos automóveis.

Neste espaço urbano atual prevalece a individualização das ações, o automóvel aparece como primeira opção na estrutura da mobilidade urbana, e detrimento do transporte coletivo. Estes moldes locais são definidos por uma lógica de ordem distante que conduz a economia brasileira, pela hegemonia das montadoras de veículos em países periféricos, como o caso do Brasil, em que há o constante incentivo para o consumo de automóveis, até mesmo com constantes reduções de impostos e flexibilização do crédito para que haja a manutenção desta produção, que está pautada na reprodução do capital de empresas transnacionais.

O transporte público é deixado em segundo plano, não conseguindo atender a demanda da população que cada vez mais, frente a divisão territorial do trabalho que se estabelece no espaço urbano, precisa se deslocar por percursos mais longos para realizar suas atividades cotidianas. Nesse sentido a Via Mangue deveria aparecer como uma nova possibilidade para o deslocamento coletivo na cidade, entretanto não é e nunca foi o objetivo deste projeto. Quando ainda era chamado de Linha Verde, cogitou-se a possibilidade de se cobrar pedágio para utilização da via. Para o projeto atual essa ação foi desconsiderada, mas coloca a possibilidade de criação de corredores de ônibus apenas como uma possibilidade, e não e não necessariamente na via, mas em outras avenidas da zona sul, como destaca a Prefeitura do Recife no projeto da Via Mangue: “abre-se a possibilidade de implantação de um corredor exclusivo de ônibus na Avenida Domingos Ferreira, viabilizando o Corredor Norte-Sul.”

É preciso observar também que a mudança na estrutura da mobilidade para a cidade do Recife não pode estar pautada apenas na construção de novas vias, se por outro lado esta se estabelece de acordo com os interesses dos proprietários de companhias de ônibus, que definem os percursos a serem percorridos na cidade de acordo com os seus interesses, visando sempre o maior lucro, em detrimento das necessidades de mobilidade da população.

Desta forma, é preciso salientar que a apenas abertura de um complexo viário, como a Via Mangue, não é necessária para atender a crescente demanda de veículos que se estabelece em Recife e a necessidade da população que utiliza o transporte público. É preciso pensar em novas propostas de mobilidade, entretanto há um conflito de interesses entre os que produzem a cidade e os que vivem a cidade, prevalecendo os interesses do capital e não o direito à cidade.

5 - Considerações finais

As cidades estão compostas por signos que referenciam o capital, e agregam valor à terra. Estes signos se apresentam como mediações para realização do capital, que comparecem com mais intensidade quando se observa o movimento do valor que agregam à terra urbana. Eles podem ser expressos de forma direta e ou indireta, sutil, refinada ou mais visível, e se consolidam de acordo com os diferentes níveis de alienação.

Diante do exposto, observa-se que a Via Mangue se apresenta dentro de um processo maior de produção da cidade, pautado em interesses do capital, em detrimento das necessidades sociais. Esse processo pressupõe a acumulação de riqueza em mão de

uma classe, produzindo o espaço da cidade de forma desigual, favorecendo uma parcela da sociedade e excluindo outra de usufruir dessas intervenções urbanas. Ou seja, as melhores localidades passam a pertencer quem possui maior poder de compra, deixando para os que têm menos condições as áreas como menor valor de trabalho agregado do espaço urbano, conseqüentemente, em uma pior localização, com menos infraestrutura. Assim o espaço passa a ser estruturado de acordo com uma sociedade diferenciada, tornando a cidade o lugar dos conflitos em torno da produção material do espaço.

Referências

- GOMES, Edvania Torres A. A gestão socioambiental na gestão dos espaços liminares – o trivial embate entre conteúdo e progresso. In: CARLOS, A.F. A; LEMOS, A.I.G. (orgs.). Dilemas Urbanos. São Paulo: Contexto, 2003.
- CARLOS, Ana Fani A. Espaço-tempo na metrópole. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.
- _____. A Cidade. São Paulo: Contexto, 1999.
- MARICATO, Emínia. A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. São Paulo: Ed. Alfa-Ômega, 1982.
- SOUZA, M. L. Mudar a cidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- LEFEBVRE, Henri. A cidade do capital. Rio de Janeiro: DPeA, 1999.
- PREFEITURA DO RECIFE, 2011. Via Mangue. Disponível em:
<http://www2.recife.pe.gov.br/projetos-e-aco-es/projetos/via-mangue/>. Acesso: 21/02/2013.