

A VIA MANGUE SOB O OLHAR DO ORDENAMENTO TERRITORIAL URBANO EM RECIFE-PE: O LUGAR DADO ÀS FAMÍLIAS POBRES

THE VIA MANGUE FROM THE PERSPECTIVE OF URBAN TERRITORIAL ORDERING IN RECIFE-PE: THE PLACE GIVEN TO THE POOR FAMILIES

Dóris Janylla Siqueira Lopes CAMPOS¹

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo principal analisar o projeto Via Mangue sob a perspectiva do ordenamento territorial urbano, colocando em pauta a relação entre localização e distribuição das ações voltadas às localidades pobres afetadas pela implementação do corredor viário. Antes de empreender a análise sobre a Via Mangue, achou-se necessário lançar um olhar sobre o contexto de reprodução do espaço urbano do Recife, onde será possível notar que ao longo dos anos a cidade vem passando por uma série de transformações espaciais, através de novas infraestruturas e empreendimentos urbanos que corroboram o crescimento econômico local. Em seguida, será apresentada a caracterização do Projeto Via Mangue, atentando para os arranjos espaciais envolvidos na execução da política pública. Por fim, procura-se entender a real intencionalidade das ações promovidas no através do tratamento dado ao lugar das famílias pobres realocadas. A metodologia do artigo consistiu na revisão bibliográfica e documental, bem como a pesquisa empírica nos novos locais de moradias das famílias afetadas. Acredita-se que os rebatimentos espaciais desta ação pública, eminentemente voltada ao crescimento econômico, vêm intensificando ainda mais o caráter desigual da ocupação da cidade do Recife.

Palavras-chaves: Via Mangue; Ordenamento Territorial Urbano; Famílias realocadas; Habitação.

ABSTRACT

This paper has as its main goal to examine the Via Mangue Project from the perspective of urban territorial ordering, taking into account the relationship between localization and distribution of actions concerning the impoverished areas affected by the implementation of the road corridor. Before examining the Via Mangue Project in itself, though, it was necessary to access the context in which the reproduction of urban space has been taking place. It was possible to identify a series of spatial transformations along the years, the building of new infrastructures and urban enterprises which reflect local economic growth. Next, a characterization of Via Mangue Project will be presented, paying attention to the spatial arrangements involved in the implementation of public policy. Last, an understanding of the real intentions underlying those actions and the treatment dispensed to the relocated poor families will be attempted. This paper's methodology consists in the bibliographic and documental review and in the empirical research made in the new local houses of affected families. The conclusion is that the spatial repercussions of a public policy which aims mainly at economic growth have further promoted the unequal character of the occupation of the city of Recife.

Keywords: Via Mangue; Urban Territorial Ordering; Relocated families; Housing.

¹ Geógrafa e mestre em Desenvolvimento Urbano pelo Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU/UFPE). E-mail: doriscampos1@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Este artigo tem como objetivo principal compreender o ordenamento territorial urbano presente na cidade do Recife através das ações do Projeto Via Mangue, especificamente com a análise do lugar dado às famílias pobres afetadas pela intervenção.

A nossa problemática tem como ponto inicial o entendimento desse ordenamento territorial urbano no contexto da globalização, principalmente a partir das mudanças iniciadas no final século XX com a reestruturação econômica e o ajustamento social e político, que geraram uma profunda modificação nas práticas de intervenção da cidade.

Esse quadro de mudanças, segundo Harvey (1992), se intensificou a partir da passagem para um novo regime de acumulação flexível, em substituição ao regime de acumulação fordista. Nesse contexto, o espaço urbano adquiriu um novo papel com o advento de novas formas organizacionais e de novas tecnologias produtivas. Com efeito, com essa transição ocorreram mudanças nos usos e significados do espaço², que se referem fundamentalmente à emergência da unicidade técnica, da informação, do tempo e da unicidade do motor da vida econômica e social em escala planetária, constituindo-se um sistema-mundo, uma totalidade complexa. (SANTOS, 2008).

Assim, nos espaços globais, a intensidade e o grau da informação é o que indica a superioridade de um lugar em relação a outro. A aceleração de todas as formas de circulação e a crescente regulação de atividade localizadas se desenvolvem na cidade de forma contraditória, pois acham-se ligados à valorização dos lugares.

Com isso, a valorização dos lugares gera uma reprodução de hierarquias sociais, impondo a produção e a organização de estratégias locais de afastamento dos indesejáveis (populações pobres), como também o isolamento de territórios. É a *cidade des-ordenada*, uma expressão espacial da contradição da diferenciação dos lugares. Os espaços da ordem constituem aqueles que atraem todos os investimentos em infraestruturas e equipamentos urbanos e grandes empreendimentos imobiliários; e os espaços da desordem são os locais “esquecidos” pelo poder público, onde habitam as pessoas pobres e sem acesso às condições mínimas de habitação, que vivem à margem dessa cidade “formal”.

No Brasil, o processo de reestruturação econômica e a disseminação das ideias neoliberais do final do século XX agravaram ainda mais a diferenciação do padrão de uso e

²Examinamos essa sociedade global a partir da definição de espaço de Santos (2006; 2007; 2008). Nesse espaço se dão todos os processos sociais representativos de uma sociedade num dado momento, pois este se apresenta como instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica.

ocupação do espaço urbano. Se, por um lado, a cidade se modernizava através de grandes intervenções urbanas para atender às exigências mercadológicas do cenário global, por outro, cresciam os espaços de pobreza ocupados por favelas e aglomerações subnormais.

Para entendermos essa complexidade das cidades, nos apoiamos nos termos ordem/desordem (MORIN, 2005), considerando as atribuições do campo metodológico relacionado com uma dialética da totalidade, elemento fundamental para o conhecimento da realidade. Essa totalidade é, portanto, compreendida na dialética da lei (ordem) e da casualidade (desordem) dos fenômenos, da essência interna (conteúdo) e dos aspectos fenomênicos (forma) da realidade, das partes e do todo, do produto e da produção. A realidade, enquanto totalidade concreta, não se estabelece somente pela ordem, mas dialoga com a desordem; não se pretende estática, relojoeira, mas coaduna com o aleatório, com as possibilidades que dão movimento ao devir.

Como procedimentos operacionais foram adotadas a pesquisa bibliográfica sobre o referencial teórico-conceitual da concepção de ordenamento territorial urbano e suas possibilidades de transformação espacial. Em seguida, realizou-se um levantamento documental que serviu de aporte para a análise e caracterização do projeto Via Mangue. Por fim, achou-se essencial resgatar parte dos resultados adquiridos na realização da pesquisa empírica realizada nos Conjuntos Habitacionais Via Mangue I, II e III; tal pesquisa faz parte da dissertação de mestrado da autora do presente artigo, defendida no ano de 2013.

Desse modo, é no contexto inerente à cidade capitalista que reside nossa análise sobre o ordenamento territorial urbano. Pensando nessa totalidade, antes de empreender a análise sobre a Via Mangue, na primeira parte do texto lança-se um olhar sobre o espaço urbano do Recife, onde será possível notar que ao longo dos anos a cidade vem passando por uma série de transformações espaciais, através de intervenções urbanas como a abertura de avenidas e a construção de vias, que iniciaram a preparação da cidade para a consolidação de empreendimentos vinculados à globalização e reestruturação produtiva. Em contrapartida, nesse mesmo período ocorre um aumento das ocupações ilegais em áreas que até então eram preteridas nessa urbanização formal, a exemplo dos locais alagados das áreas de mangue da cidade.

Na sequência, será apresentada a caracterização do Projeto Via Mangue, sob a perspectiva do ordenamento territorial urbano atentando para os atores e os arranjos espaciais envolvidos na execução da política pública.

A posteriori, procuramos compreender o lugar das famílias realocadas colocando em pauta a localização dos seus locais de origem e a distribuição nos novos locais de moradia dos realocados, pondo em relevância alguns critérios materiais e simbólico-culturais presentes nesta relação.

1. PARA PENSAR O ORDENAMENTO TERRITORIAL URBANO EM RECIFE – PE

Em tempos de globalização o espaço adquire novas características e um novo papel, que se expressam na relação da eficácia das ações com sua localização. Nas últimas décadas as grandes cidades têm sido alvo de intervenções urbanas, que visam primeiramente atender às exigências mercadológicas do cenário global. Para isso foi imposta uma série de transformações para que estas cidades se tornem competitivas e atraentes aos grandes investidores.

Pode-se afirmar, em linhas gerais, que o ordenamento territorial pode ser definido como qualquer ação que resulte numa consequência territorial e que na maioria das vezes inclui a ideia de uma orientação para um fim. Ao longo das últimas décadas a questão urbana adquiriu novas formas, a exemplo da *cidade des-ordenada*, que designa a presença da ordem como representação da racionalidade do desenvolvimento capitalista e a desordem que representa a “cidade ilegal” ou uma contra-racionalidade.

Esse tratamento estratégico do espaço cria um ordenamento territorial que apresenta uma tendência de repartição de populações e reforça a segregação de convivências e, no seu limite mais dramático, anula as possibilidades de criar novos sentidos para a própria vida na cidade. (BARBOSA, 2007).

Esse forte processo de ordenamento territorial é o que vem ocorrendo na cidade de Recife nos últimos anos, cuja meta é promover uma integração funcional da cidade por meio das grandes intervenções. Principalmente a partir da década de 1970, a cidade vem sendo transformada através da abertura de avenidas e a construção de vias expressas, preparando o território para a implantação de empreendimentos ligados ao processo de globalização e reestruturação da economia urbana. Por outro lado, nesse mesmo período cresce o número de assentamentos de pobres excluídos dessa cidade formal.

Com essa valorização e com a consolidação de grandes empreendimentos que impõem a tônica do desenvolvimento e da atração para futuros lançamentos imobiliários, como também a geração de empregos para o Estado e para a cidade, tem-se um movimento de integração funcional da cidade à circulação e expansão do capital.

Por sua vez, essa reorganização do espaço contribui para o desenvolvimento de dinâmicas territoriais opostas, segundo Leal (2010), “Recife vem sofrendo um ritmo acelerado de exploração capitalista do solo urbano que tem agravado as disparidades em termos de riqueza e de poder, dando à cidade, no seu universo metropolitano, um perfil crônico desenvolvimento geográfico desigual”. Essa diferenciação da ocupação do solo urbano do Recife não é nova, e algumas heranças interferiram nesse processo de produção do espaço da RMR. Podemos citar as grandes propriedades de terra, remanescentes dos antigos engenhos, situadas

nos limites das nucleações periféricas, que subordinam a lógica do planejamento aos movimentos de expansão e retração da economia canavieira; alta valorização imobiliária das áreas planas, secas e aterradas, que restringiram o acesso das classes menos favorecidas, as quais foram forçadas a ocupar os espaços alagados ou íngremes, *non aedificandi* ou pouco valorizados, e paisagens construídas marcadas pelas carências que refletem a permanência de desigualdades e de mobilizações sociais a fim de reduzi-las. (MIRANDA E SOUZA, 2004).

Desse modo, o histórico de ocupação do Recife é um condicionante importante para compreender o agravamento das desigualdades socioespaciais presentes na configuração da cidade, envolvendo as características físico-ambientais, os fatores econômicos e institucionais.

As características físico-ambientais se apresentam a partir da presença de uma ampla rede hídrica natural, sendo os rios os principais elementos indutores da ocupação, como também os mangues e alagados presentes na planície costeira. Reiterando o meio geográfico enquanto base para a formação espacial urbana, Josué de Castro (1954, p. 34), no seu ensaio sobre a geografia urbana, intitula Recife como cidade anfíbia, assim chamada pela sua condição topo-hidrográfica marcante:

Foi nesses bancos de solo ainda mal consolidado - mistura ainda incerta de terra e de água - que nasceu e cresceu a cidade do Recife, chamada cidade anfíbia, como Amsterdão e Veneza, porque assenta as massas de sua construção quase dentro da água, aparecendo numa perspectiva aérea, com seus diferentes bairros flutuando esquecidos à flor das águas.

Pela sua característica anfíbia, o ambiente urbano do Recife apresentava uma escassez de terras planas, que não fossem constantemente ou intermitentes alagadas, o que conseqüentemente veio a influenciar tanto o desenho arquitetônico e urbanístico, com as construções de vários pavimentos, quanto o alto valor imobiliário e os altos custos de transportes. Nessa região plana, o alto valor do solo urbano impeliu as populações mais pobres a ocuparem as áreas menos valorizadas, que são os locais de alagados, mangues e os relevos movimentados, conhecidos genericamente como morros.

Os fatores econômicos da história de ocupação residem na distribuição territorial de atividades urbanas e na valorização do solo urbano. Uma estreita faixa litorânea, particularmente na Zona Sul, e parcelas da porção central da cidade foram locais de maior interesse do mercado imobiliário e que sofreram um rápido processo de adensamento.

Tomemos como exemplo desse processo de valorização econômica os bairros de Boa Viagem e Pina, localizados na zona sul do Recife. Na década de 1970, após as grandes cheias do rio Capibaribe, o bairro de Boa Viagem passa a abrigar um grande contingente populacional e uma diversificação do uso do solo nessa área. Então, em 1980, ocorre a instalação do Shopping Center Recife numa antiga área de manguezal, dinamizando ainda mais a ocupação residencial e a grande valorização das áreas do entorno. O bairro do Pina teve sua expansão impulsionada

com a construção da Ponte do Pina e outras vias alargadas e novas avenidas construídas, que vieram dar respaldo às populações e às novas atividades que ali passam a se instalar. A dinâmica dos bairros de Boa Viagem e Pina impulsionou o investimento do poder público em infraestruturas urbanas, como a construção dos viadutos sobre Joana Bezerra, Cinco Pontas e Tancredo Neves, a abertura da Avenida Domingos Ferreira e a Construção da Ponte Paulo Guerra.

A valorização econômica desses bairros não se desenvolveu de forma equilibrada. Todo esse processo de urbanização e abertura de vias e avenidas não considerou as populações pobres que habitavam nesses bairros, precipitando até mesmo sua expulsão, a exemplo do que ocorreu com o aglomerado Mata Sete. Com esse modelo de desenvolvimento urbano excludente, vários aglomerados de famílias pobres passaram a ocupar as áreas de mangues e alagados desses bairros, até então vistas como razão da miséria e atraso. Surgiram localidades como Entra-Apulso, Bode, Jardim Beira Rio, Encanta Moça, Ilha do Destino, entre outras. Portanto, a produção do espaço em Boa Viagem e Pina se deu de maneira desigual. Ao lado da faixa ocupada por populações de alto poder aquisitivo e da disposição de melhor infraestrutura e equipamentos urbanos, havia locais habitados por populações de baixíssima renda e sem as condições mínimas de moradia.

A questão institucional também faz parte da complexidade da história de ocupação do Recife, de acordo com Marinho (2007) “[...] os efeitos das normas urbanísticas expressam-se nas vastas manchas de delimitação de áreas de proteção de mananciais e áreas estuarinas, além da demarcação de matas”. Essas restrições ambientais, especialmente em áreas estuarinas da cidade, foram sendo criadas ao longo dos anos para impor limites à expansão urbana e preservar parte da paisagem natural da cidade. Também com o intuito de conter a especulação do solo urbano pelo mercado imobiliário, têm sido criadas barreiras no âmbito institucional, a exemplo da LUOS (Nº 14.511/1983), que veio a inspirar a criação das ZEIS (Zona Especial de Interesse Social) e uma legislação própria com o PREZEIS (Lei municipal, de Nº 14.947/1987). Como já falamos no capítulo anterior, esse plano, além de conter a especulação, estabeleceu os parâmetros e procedimentos de regularização urbanística e fundiária de assentamentos precários de baixa renda. Posteriormente, outros instrumentos foram criados para impedir o avanço desordenado do setor imobiliário, com a Lei de Uso e Ocupação do Solo (nº 16.176/1996) Lei dos 12 Bairros (Lei n.º 16.719/2001) e do Plano Diretor (2004).

Mesmo com a presença dessas normas urbanísticas persiste uma dificuldade no controle e na eficácia das políticas públicas, que se deve à herança patrimonialista e à presença de grandes grupos econômicos dominantes no espaço da cidade do Recife. Observa-se que importantes obras desenvolvidas pelo poder público são planejadas em consonância com

empreendimentos privados, buscando viabilizar esses projetos privados e dinamizar a rentabilidade urbana.

Desde o final da década de 1990, e principalmente dos anos 2000, a metrópole recifense vem passando por uma série de transformações socioespaciais através de projetos e empreendimentos de infraestrutura urbanos, claramente conectados a um (re) ordenamento territorial e à estratégia de inserção local ao processo de globalização do capital.

A relação localização-distribuição dos empreendimentos segue a mesma dinâmica do crescimento urbano identificado nas décadas anteriores: a Zona Sul da cidade ainda é o maior ponto de atração para os diversos setores da economia. Podemos destacar entre os grandes projetos econômicos realizados pelo poder público em Recife e região metropolitana: a complementação do Complexo do Porto de Suape com a instalação da refinaria Abreu e Lima, estaleiro, montadora e siderúrgica; a Cidade da Copa em São Lourenço da Mata; e as obras de mobilidade urbana que preparam a cidade para a copa de 2014, a exemplo do Projeto Via Mangue.

Mesmo em face desse crescente dinamismo urbano, essa área sul da cidade ainda apresenta o quadro de contradições espaciais evidentes. O bairro de Boa Viagem, por exemplo, apresenta, de acordo com o último censo, 122.922 habitantes (IBGE, 2010), e mesmo sendo considerado um bairro de classe média alta e com importantes centros de serviços, comércio e turismo, possui grandes áreas ocupadas por população de baixa renda, como as ZEIS Entra-Apulso e Ilha do Destino. Já o bairro do Pina possui um importante remanescente de mangue, o Parque dos Manguezais. Até os anos 2000 este bairro possuía cerca de 67% dos habitantes morando em áreas das ZEIS Pina/Encanta Moça e Ilha de Deus (RECIFE, 2005). Nos últimos anos o Pina vem sendo transformado num centro dinâmico de comércio e serviços. Em 2012, por exemplo, foi instalado o mais novo Shopping Center da cidade, o RioMar. Também possui locais ocupados por edifícios modernos, hotéis, centros comerciais e empresariais.

Dando continuidade a esta lógica de reprodução capitalista da cidade, a Via Mangue surge como alternativa para reorganizar essa base contraditória ainda tão marcante no espaço urbano do Recife.

2. AS DIMENSÕES DA VIA MANGUE E SEUS ARRANJOS ESPACIAIS

A Via Mangue (Figura 01), considerada pelo poder público “a maior obra viária urbana das últimas décadas”, teve como propósito inicial a melhoria das condições do trânsito nos bairros de Boa Viagem e Pina. Também propõe-se a servir de cinturão protetor do mangue, incluindo obras de saneamento e habitação. Estas últimas compreende a construção de três conjuntos habitacionais para abrigar as 992 famílias pobres retiradas de cinco áreas localizadas

entre os bairros envolvidos para viabilizar, em tese, o sistema viário e melhorar as condições de moradia dessa população.



Figura 01 – Localização da Via Mangue.

Fonte: Imagem do Google Earth Pro, 2015. (Modificado pela autora)

Nota: O traçado da Via Mangue, consiste em uma via principal que interligará a Rua Antônio Falcão e marginais do canal do Setúbal, em Boa Viagem, com o túnel da Rua Manoel de Brito e o sistema viário do seu entorno, no bairro do Pina, permitindo ainda ligações com o sistema viário existente ao longo desse traçado.

Para tanto, as primeiras ações do Projeto começaram em 2007 com o levantamento socioeconômico da população a ser realocada e a elaboração dos estudos de impacto ambiental da via. Em 2008 foi iniciada a construção do primeiro conjunto habitacional, o Via Mangue III e concluída em 2010, e em 2012 foram entregues os Conjuntos Habitacionais Via Mangue I e II.

As intervenções do eixo viário começaram em 2011, depois de muitos atrasos, a data prevista para a conclusão da obra é até dezembro de 2015. Os custos totais do projeto já ultrapassavam R\$ 557,1 milhões, sendo que os gastos previstos no projeto inicial eram de 354,3 milhões. Apesar dos custos elevados, o interesse público não se faz valer para os usuários de transportes coletivos da cidade, já que o todo o traçado da via será de uso exclusivo para carros particulares.

Vale ressaltar que a proposta final da Via Mangue acabou sendo associada de maneira efusiva, por parte do poder público, às ações de modernização da mobilidade urbana para preparação da cidade para a Copa de 2014. Desde a década de 1970, porém, já existiam diversas propostas para aliviar o trânsito e consolidar o crescimento da Zona Sul da cidade do Recife. Dentre os projetos destacam-se a Ecovia, desenvolvido pela FIDEM em 1975, a Via Verde e o projeto S.M.I.L.E. (Sistema Metrô Integrado Leve Elevado) ambos desenvolvidos pela PCR em meados da década de 1990 e início de 2000. Ao fim, a Via Mangue acabou englobando algumas

propostas destes dois últimos projetos e foi colocada em prática graças às oportunidades de investimentos e o momento econômico proporcionado pelo o megaevento esportivo.

Dito isso, é necessário pensar a Via Mangue para além de uma simples intervenção viária. Pois esse conjunto de fabulações criadas em torno dos seus propósitos estão totalmente imbricados numa lógica maior de reprodução do espaço, cuja meta é a integração funcional da cidade ao capital.

Essa ação política vem priorizando a facilitação dos fluxos, a apropriação mercadológica da paisagem natural e a realocação dos pobres que habitavam as margens do remanescente de mangue existente naquela região. Tal processo de realocação só evidencia a necessidade de afastar os pobres das áreas valorizadas da cidade, já que estes abaixam o preço da terra. Daí pensar que seu propósito foi também a retirada destas populações para a preparação do espaço (com a construção da via e instalação de novos empreendimentos) para o aumento da circulação de veículos e, por sua vez, dos fluxos econômicos

Com efeito, é preciso analisar os rebatimentos espaciais da Via Mangue levando em consideração a sua complexidade, a partir da análise dos diversos arranjos espaciais envolvidos. Entende-se que este arranjo espacial regula a produção e o controle social. O primeiro diz respeito à instância econômica, que é marcada por inúmeras desigualdades, resultantes das forças produtivas e relações de produção. A regulação do controle social se insere no arranjo político-ideológico, comandado, sobretudo, pelo Estado, o qual deve ter como propósito a articulação e mediação dos conflitos, mantendo o equilíbrio entre a formação socioespacial e a instância econômica. Ainda nessa última instância encontram-se as diversas instituições cujos valores circulam, se reproduzem e são assimilados dentro da sociedade.

Diante das premissas e da formação desses arranjos espaciais, pode-se entender o Projeto Via Mangue em sua totalidade e a ordem das suas ações, e se estas estão beneficiando os agentes privados em detrimento da questão social, ou se a política está voltada para atender de forma equilibrada todos os interesses em questão, colocando o discurso de beneficiamento social do projeto em prática.

2.1 O arranjo espacial econômico

O arranjo econômico se estabelece na relação entre as forças produtivas e as relações de produção. O espaço atua como uma força produtiva, a “primeira natureza” tomada como objeto e a “segunda natureza” como meio de trabalho. Por sua vez, esta força produtiva apresenta um alto grau de desenvolvimento, ocorrendo assim uma relação do homem com a natureza caracterizada pelas técnicas.

Nesse arranjo “o chão é capital e a formação espacial tem sua estrutura e movimentos coordenados pelo entrechoque da relação de propriedade (capitalista)” (MOREIRA, 2011). Quando há a predominância desse arranjo as relações sociais são marcadas pela desigualdade.

Como pontuamos anteriormente, a Via Mangue deve ser observada além da proposta de melhoria do trânsito, sobretudo por exercer o papel de indutora de empreendimentos econômicos (Figura 02). A relação do público-privado é explícita, basta observar o entorno do traçado da Via e as ações que foram tomadas para facilitar a instalação de novos empreendimentos em Boa Viagem e Pina. De acordo com o documento de Elaboração e apresentação do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e Relatório de Impacto Ambiental - RIMA (RECIFE, 2008), “o projeto Via Mangue insere-se conceitualmente bem nos planos, governamentais e privados, previstos para a Cidade do Recife e seu entorno, especialmente para as áreas de Boa Viagem e Pina”.



Figura 02 – Localização dos empreendimentos próximos à Via Mangue.
Fonte: Imagem do Google Earth Pro, 2015. (Modificado pela autora).

O caso mais emblemático de empreendimento construído próximo a Via Mangue é o Shopping Riomar e as torres empresariais Riomar Trade Center (Figura 03), que foram instalados nas margens da bacia do Pina, no terreno da antiga Fábrica da Bacardi e da Estação Rádio Pina. Vale destacar que essa área faz parte de uma ZEPA (Zona Especial de Proteção Ambiental) e mesmo assim foi transformada no maior centro comercial da cidade do Recife com a aprovação do poder público.



Figura 03 – Foto em perspectiva da área onde se encontra o Shopping Riomar, na qual é possível observar as três torres Riomar Trade Center.

Fonte: Disponível em: <
http://www.jcpm.com.br/riomar.php?id_pai=1>
Acesso em: Outubro de 2015.

O projeto do Shopping Riomar pertence ao grupo JCPM, e três edifícios empresariais foram construídos pela imobiliária Moura Dubeux. Área total ocupada pelo Shopping é 295,00 m² e as três torres empresariais possuem 31 pavimentos e ocupam 98.572 m² de área total construída. A aprovação do projeto se deve ao retorno econômico que o empreendimento irá proporcionar como a geração de empregos, arrecadação de impostos e até mesmo a mudança do perfil econômico de ocupação da área.

Além dos benefícios de ordem financeira, o projeto do shopping sustenta que toda a estrutura arquitetônica foi pensada em consonância com o compromisso socioambiental, já que o Riomar possui 40.000m² de área verde implantada, além de monitoramento e renovação do ar, economia de energia com utilização de iluminação natural, 70% dos resíduos destinados à reciclagem e compostagem, economia de 50% na utilização de água.³ Aqui neste exemplo temos também a fabulação criada em torno do discurso sustentável para remediar os danos ambientais que um empreendimento de tal magnitude pode ocasionar nos próximos anos nesta ZEPA.

A relação com a Via Mangue se deu através de acordos com o poder público, o que demonstra a relação de dependência entre a obra pública e o empreendimento privado. No termo de compromisso firmado com o município do Recife⁴, através da Secretária de Controle e Desenvolvimento Urbano e Obras em 2010, consta que, para instalação do Shopping e para evitar o esgotamento do corredor estratégico metropolitano (Via Mangue), uma das exigências seria a garantia de que a Via Mangue operasse com fluxo livre e como uma rodovia. Para

³ Estrutura completa e sustentabilidade. Disponível em: <<http://www.riomarrecife.com.br/#institucional>> Acesso em: 01 de outubro de 2015.

⁴Projeto do Shopping Rio, 2010. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/projetos-de-grande-impacto/>> Acesso em: 20 de Janeiro de 2013.

assegurar essa condição e firmar o acordo, o empreendedor se comprometeu a realizar medidas mitigadoras como:

- Alargar a Avenida República do Líbano em 3,5m para assegurar a terceira faixa na Via Mangue;
- Concluir a primeira etapa da Via Mangue (Rua Cacilda, Rua das Oficinas e Rua Manuel de Brito);
- Doar ao Município do Recife, para a construção do Conjunto Habitacional Via Mangue II, o imóvel com aproximadamente 13.000 m² caracterizado como terreno de marinha e situado no bairro do Pina;
- Realizar o projeto de edificação do Píer destinado à utilização como atividade socioeconômica de pesca artesanal pelos moradores da comunidade Beira Rio, situada na bacia do Rio Pina.

Desse modo, é possível perceber que a Via Mangue não é uma simples obra viária. Ela está estrategicamente corroborando a transformação da paisagem para atração e produção do capital. A oferta de imóveis nesse bairro passa a ser vinculada à proximidade da Via Mangue e Shopping Riomar, bem como o aumento do preço de venda e aluguel desses imóveis⁵.

Mas não foi apenas o traçado da Via que contribuiu para essas transformações que estão ocorrendo na área. A retirada das populações que habitavam nas palafitas no mangue, como já falamos, também ajudou a “limpar” a paisagem para enaltecer o crescimento econômico da zona sul.

De fato, a Via Mangue vai enaltecer ainda mais o crescimento econômico do Recife. Além do Shopping citado, há ainda em Boa Viagem um grande projeto residencial, o Le Parc (Figura 04), realizado pela construtora Cyrela Brazil Realty junto com o Grupo JCPM, e que tem como *slogan*, “O primeiro Residencial Resort da cidade, totalmente integrado ao Parque dos Manguezais” e que terá como acesso principal a Via Mangue. Ainda em Boa Viagem os empreendimentos da Construtora Moura Dubeux, o Via Parque e o Evolution Shopping Park foram construídos próximos à Via Mangue e incorporam à propaganda a via como acesso essencial.

⁵Uma pesquisa realizada pelo Instituto Maurício de Nassau e o NEFI/UFPE, sobre o mercado imobiliário no Recife, revela que o preço dos imóveis no Pina subiu pouco mais de R\$ 1 mil em apenas 5 meses, sendo agora o segundo mais valorizado da cidade, o primeiro é o bairro de Boa Viagem. O metro quadrado dos imóveis está em R\$ 5.827,87 (era R\$ 4.796,56). Isso aconteceu antes mesmo da inauguração da primeira etapa da Via Mangue e inauguração do Shopping Riomar. Disponível em: < <http://acertodecontas.blog.br/financiamento-imobiliario/preco-de-imovel-dispara-no-pina/> > Acesso em: 12 de fevereiro de 2013.



Figura 04 – Residencial Resort Le Parc.

Fonte: Disponível em: < <http://www.leparcapartamentos.com>>
Acesso em: 02 de outubro de 2015.

É importante notar que as mesmas construtoras e grupos empresariais estão por trás dos principais empreendimentos citados. E acima de tudo, destacamos que o meio geográfico é transformado em valor econômico por estes grupos imobiliários, no sentido que:

Ao lado da propaganda contendo a proximidade do ‘verde’, destaca-se, sempre, a presença de shopping centers nas redondezas. Afinal, apesar da ideia romântica da proximidade do verde, a sociedade moderna, ou melhor, as classes média e alta, não admitem a possibilidade de retorno ao estado primitivo da cidade ainda no meio da natureza. (HENRIQUE, 2009, p.144)

Os últimos resquícios de natureza dos bairros próximos à Via Mangue, tal como o Parque dos Manguezais, passa a ser moeda de troca, frequentemente utilizada tanto pelo poder público, como na propaganda dos novos empreendimentos, tornando-se objeto de contemplação para quem pode pagar.

Outra questão que deve ser considerada é o modo de operação do sistema viário, visto que ele também reflete essa dimensão econômica. Como já foi dito, a via será exclusiva para transportes particulares, o que já não proporciona o acesso para toda a população e incentiva ainda mais o consumo do automóvel.

Os mesmos “ganhos econômicos” não serão para todos, nem mesmo a melhoria da mobilidade democratiza as diferentes alternativas de transportes. Praticamente toda a atenção é voltada ao automóvel particular. Os moradores dos conjuntos habitacionais da Via Mangue e as demais populações pobres dos bairros, por exemplo, pouco vão se beneficiar com o corredor viário, já que muitos utilizam transportes coletivos.

É preciso enfatizar que a crítica que se faz não é no sentido contrário à melhoria da infraestrutura urbana e desenvolvimento da cidade, mas contra a maneira prioritária que é conduzido o arranjo espacial econômico. Nota-se que a Via Mangue gira prioritariamente em torno da questão econômica, como demonstra o estudo para a implantação da obra:

A Via que trará melhoria ambiental e maior **dinamismo econômico** à cidade, por meio da redução de poluição atmosférica, queda no número de acidentes e formação de uma espécie de “barreira de proteção” contra futuros aterros e pressões sobre os manguezais, recuperação de áreas contaminadas, **valorização da propriedade**, urbanização de ZEIS, realocação de seus moradores em áreas apropriadas. Bem como a redução no tempo de deslocamento das pessoas trará benefícios para toda a **economia** metropolitana. (RECIFE, 2008, GRIFO NOSSO).

É o espaço dos fluxos (CASTELLS, 1999, p. 501) que vigora a “organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funciona por meio de fluxos”. Fluxos que são mantidos por atores sociais presentes na dimensão econômica, política e cultural da sociedade.

2.2 O arranjo político-ideológico

Essa instância de caráter predominantemente político é um arranjo espacial moldado principalmente pelo Estado, de acordo com Moreira (2011, p.74), “os propósitos desse arranjo revelam bem a articulação que existe numa formação econômico-social entre essa instância e a instância econômica”.

A partir dessa definição iremos abordar o papel do Estado na execução do projeto Via Mangue, levando em consideração as normas e regras presentes na regulação da política, e os discursos carregados de intencionalidades e de ideologias voltadas à reprodução espacial capitalista.

Sendo assim, é necessário enfatizar que o projeto Via Mangue envolve uma diversidade de fatores, seja em seus aspectos físico-biológicos, seja em seus aspectos socioeconômicos, que são diretamente ou indiretamente afetados com a implantação do empreendimento.

Os impactos desse projeto podem se revelar nas modificações da vegetação, do estuário, na dinâmica do uso do solo, na transformação do modo de vida das populações da área, no mercado imobiliário, no turismo, nas infraestruturas e serviços. Com isso, vem nosso questionamento sobre quais são as medidas tomadas pelo poder público para mitigar esses impactos?

O primeiro aspecto considerado é o da dimensão ambiental do projeto. Na área que abrigará a obra existe um dos últimos remanescentes de unidade de Manguezal do Estado de Pernambuco, conhecido como Parque dos Manguezais, o qual conseqüentemente sofrerá com a remoção de vegetação do mangue para abrir caminho para a via. O Parque dos Manguezais é considerado uma Zona Especial de Proteção Ambiental (ZEPA), e juridicamente está sob responsabilidade da Marinha do Brasil. O parque possui área de 320,34 hectares e está localizado no complexo estuarino dos rios Capibaribe, Jordão, Pina e Tejipió, na zona sul do Recife, entre os bairros da Imbiribeira, Pina e Boa Viagem.

Este raro remanescente de mangue em área urbana, até o aparecimento do projeto Via Mangue, era uma espécie de limite ao processo de especulação imobiliária que vem ocorrendo nessa localidade nas últimas décadas; pois, historicamente, o mangue sempre foi relegado por ser o abrigo dos excluídos sociais, do lixo e do esgoto urbano, e só por último tornou-se uma reserva de terra, que potencialmente poderá ser aterrada para atender as demandas do mercado imobiliário especulativo da cidade.

A construção da Via Mangue veio a iniciar esta última demanda no Parque dos Manguezais, mesmo com as restrições impostas pela Marinha, as quais limitam o avanço da remoção da vegetação. Inclusive existe uma querela judicial entre a Prefeitura de cidade do Recife (PCR) e a Marinha pela posse do parque, pois a segunda não quer ceder. O poder municipal afirma ter interesse em transformar essa unidade de mangue em um parque ecológico, denominado Parque dos Manguezais Josué de Castro. Em 2010 a PCR publicou o Decreto nº 25.565, já com o intuito de formalizar essa transição⁶.

Como medida mitigadora dessa dimensão ambiental da área de influência do projeto Via Mangue, o poder público se propõe a replantar a vegetação que foi retirada na proporção de duas novas plantas para uma suprimida, em outra área na mesma região do Parque dos Manguezais. Enfatizando que uma das ações do projeto para preservação dessa área foi a retirada das famílias ribeirinhas, que antes poluíam com resíduos sólidos o mangue. A própria estrutura arquitetônica da Via Mangue será uma medida mitigadora, na medida em que impedirá que outras comunidades transitem e atirem lixo diretamente no manguezal. (RECIFE, 2008).

Como é evidente, o papel da Via Mangue enquanto “cinturão verde” pode ser facilmente questionado se levarmos em consideração o aumento considerável dos níveis de poluição decorrentes do aumento de circulação de veículos na área e os danos ao meio ambiente que isto irá causar com o passar dos anos. Quanto ao descarte dos resíduos sólidos jogados no manguezal, logo após a retirada da população ribeirinha foram construídos empreendimentos de grande impacto nas margens do mangue, o que evidentemente compromete toda a originalidade da paisagem do Parque dos Manguezais. É nessa última perspectiva que se observa “**os ganhos econômicos**” do projeto. Maior do que a vontade de conservar essa área é o valor que ela pode gerar em termos categoricamente econômicos. Temos neste caso o arranjo político em consonância com o arranjo econômico.

⁶ Tribunal Regional Federal (TRF) da 5ª Região do Recife declarou recentemente a ilegalidade do decreto municipal que o transferiria a posse do Parque dos Manguezais para instância municipal. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2015/09/30/marinha-confirma-posse-do-parque-dos-manguezais-201401.php>> Acesso em: 01 de outubro de 2015.

Observamos desse modo, que existe uma seletividade ao promover as famílias pobres como grandes poluidoras do manguezal, e, ao mesmo tempo, omitir as possibilidades de impactos geradas pelo shopping Riomar e os edifícios de alto padrão construídos na área.

Não é só o zoneamento de uma ZEPA que será alterado, ainda existem duas ZEIS, a Pina/Encanta Moça e Ilha do Destino. Parte das famílias removidas dos locais que abrigarão a via estavam nos limites dessas ZEIS. Essas zonas de interesse social, assim como Parque dos Manguezais, barram, em tese, a especulação. No entanto, existem aberturas nas normas estabelecidas pelo poder público para alterar essa situação. No caso da Lei do PREZEIS o poder público tem o poder de remover as ocupações situadas em áreas *non aedificandi* e, no caso da utilização da mesma área para abrigar uma obra viária, o procedimento de desapropriação é o mesmo para qualquer zona da cidade.

Essa possibilidade de alteração dos limites de ZEIS nos leva a questionar a eficácia desse instrumento para evitar a expulsão dos moradores dessas áreas pobres. Não seria a ZEIS uma forma de ter uma reserva de área para futuras especulações? Pois não houve, de fato, interesse do poder público em implantar o plano de urbanização dessas áreas e assim regularizar a situação fundiária das mesmas. Por que nunca houve um plano habitacional para proporcionar melhores condições de moradia para essas famílias que habitavam nas áreas *non aedificandi*?

A retirada da população pobre que habitava em palafitas nas margens do manguezal encaixa-se perfeitamente na ideia do projeto Via Mangue, que visa mudar o perfil de ocupação do entorno. É uma forma de “limpar” a paisagem para atrair investimentos. O interesse social usado como justificativa para retirar essas famílias é na verdade mais um “ganho econômico” em médio prazo. Para as demais populações pobres que ainda residem nestas áreas, resta conviver com a pressão cada vez maior do avanço da especulação imobiliária.

As 992 habitações retiradas estavam localizadas dos territórios Beira Rio, Jardim Beira Rio, Xuxa, Pantanal e Paraíso, que representavam o atraso em relação ao dinamismo econômico de Boa Viagem e Pina. Eram espaços marginalizados que permaneceram aquém da modernização do seu entorno. Eram as desordens (contra-racionalidades) e a heterotopia em relação à ordem dominante.

É evidente que as condições de moradia anterior não eram boas, aliás, estruturalmente passavam longe de ser habitáveis, mas lá essas pessoas ao menos mantinham seus laços territoriais. Essas populações anfíbias mantinham uma relação com o meio e possuíam seus modos de vida ligados ao mangue. Existiam pessoas que retiravam do mangue o meio de sobrevivência, através da pesca e o trabalho artesanal da coleta e venda do sururu⁷. O processo de realocação quebrou esses referenciais materiais e imateriais dessas famílias.

⁷Moluscos utilizados na culinária de frutos do mar.

Tais ocupações que já existiam há mais de trinta anos, formadas por famílias pobres, alguns migrantes do interior do estado que vieram para a capital em busca de melhores condições de vida; e outros excluídos do crescimento econômico da importante metrópole recifense. Algumas dessas localidades faziam parte das ZEIS Pina/Encanta Moça e Ilha do Destino. Estas últimas, teoricamente, poderiam garantir a permanência da população, mas, em se tratando do uso da área para abrigar uma obra viária, a lei permite aberturas.

No projeto Via Mangue essas populações foram tomadas como “indesejadas”. Era preciso retirá-las para viabilizar o corredor viário, uma vez que elas antes eram invisíveis aos olhos do poder público. É então da necessidade de mudar a paisagem e o perfil de ocupação da área que surge o beneficiamento social da Via Mangue. O impacto da realocação dessas pessoas não será compensado com a construção dos três conjuntos habitacionais para abrigá-las.

Contudo, é importante considerar que a moradia não consiste apenas na questão material, a casa ou apartamento: são todas as relações que fazem parte da totalidade complexa do modo de viver da sociedade. A respeito desta crítica, a pesquisa elaborada pela Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ) com o Observatório de Políticas Públicas/UFPE sobre “A Tipologia e Caracterização Socioeconômica dos Assentamentos Precários: Região Metropolitana Do Recife (RMR)”, realizado em 2009, faz uma breve observação sobre as famílias pobres afetados pela Via Mangue:

[...] o folder do Projeto Via Mangue não tem qualquer referência à população que será reassentada. O enfoque dado refere-se a: melhor fluidez no trânsito, a construção do túnel projetado para otimizar o acesso à zona sul do Recife, os benefícios para passageiros, pedestres e motoristas. Cita apenas a construção de três conjuntos habitacionais para mil famílias, sem qualquer referência ao processo de participação dessas populações no reassentamento. (CAVALCANTI et al, 2009, p.147).

Moldar um projeto ou plano em função dos interesses do capital e da esfera da produção é não priorizar a totalidade dos arranjos espaciais, principalmente o que envolve a questão social. No que concerne à Via Mangue, a questão econômica está no topo das prioridades do poder público, e o plano habitacional do projeto foi muito mais apropriado no sentido de enaltecer a função social da obra do que necessariamente dar uma moradia digna para as famílias afetadas.

Outra questão sobre a política é que o percurso do corredor viário estrategicamente se ligará aos dois principais centros de comércio da zona sul, Shopping Recife e Riomar. Vale lembrar que este sistema viário só contemplará carros particulares, enquanto existe uma grande demanda por transportes públicos na área. Essa restrição já demonstra que o projeto deu prioridade e tenta incentivar o consumo de transportes individuais.

A forma de compensação encontrada para os transportes coletivos será a instalação de um corredor exclusivo na Avenida Domingos Ferreira em Boa Viagem, que evidentemente não

irá solucionar de vez o problema do trânsito da área e tampouco será suficiente para atender à demanda por transporte coletivo do bairro.

De acordo com todos os fatores enumerados, é possível perceber que a atuação do Estado nesse arranjo político-ideológico do projeto prioriza em vários momentos os fatores econômicos e a rentabilidade que essa obra viária possa vir a gerar. A dimensão ambiental, social e a da mobilidade da coletividade são preteridas em prol dos ganhos que o projeto possa gerar e tratadas como questões secundárias, se comparadas ao arranjo econômico, que é preponderante a acumulação do capital.

3. O LUGAR DAS FAMÍLIAS POBRES NA VIA MANGUE

Entendemos que o plano ou ação de habitação popular deve ser pensado em diferentes escalas, que incluem a moradia, o seu entorno, o conjunto habitacional, o bairro e todo o seu contexto urbano. E ainda deve permear as questões voltadas à geração de renda, trabalho, segurança, conforto e, sobretudo, a participação dos moradores.

Tendo em vista que o eixo habitacional do projeto Via Mangue se propôs a realocar 992 famílias que habitavam em cinco localidades diferentes e com grande vulnerabilidade socioespacial, para os Conjuntos Habitacionais Via Mangue I, II e III, buscamos entender a real intencionalidade das ações promovidas através do tratamento dado ao lugar das famílias pobres envolvidas nessa política, através da relação da localização de seus antigos locais de moradias e a distribuição nos conjuntos habitacionais.

Compreende-se por lugar um ponto onde se reúne um conjunto de relações e um novo padrão espacial que é capaz de mudar a morfologia e a funcionalidade deste lugar:

O lugar pode ser definido absolutamente como um ponto do espaço físico onde o agente ou uma coisa se encontra situado, tem lugar, existe. Quer dizer que seja localização, seja, sob um ponto de vista relacional, como posição, como graduação em uma ordem. (BOURDIEU, 2008, p.160)

Para tanto, mostraremos os principais resultados da pesquisa empírica nos Conjuntos Habitacionais Via Mangue I, II e III, no período entre janeiro e julho de 2013, para evidenciar as transformações espaciais do processo de realocação levando em consideração o entendimento de duas áreas: uma primeira relativa aos territórios de vida construídos e seus lugares de origem; e, ao mesmo tempo, uma segunda, referente aos espaços dos novos conjuntos habitacionais para os quais essas famílias pobres foram realocadas. As informações foram coletadas junto aos moradores através de entrevistas semiestruturadas; estas tinham como

intuito identificar a ocorrência de uma habitabilidade no seu sentido amplo, ou a inclusão precária dessas famílias.

4.1 A localização – distribuição das moradias

As localidades Beira Rio, Jardim Beira Rio⁸, Pantanal, Paraíso e Xuxa abrigavam as 992 famílias realocadas para viabilizar a obra viária. De maneira geral, são áreas que surgiram a partir de ocupações espontâneas mais ou menos na década de 1970, e que eram habitadas em sua maioria por pessoas pobres e excluídas das possibilidades de ter uma moradia digna.

A paisagem marcante nesses espaços era a presença das palafitas nas áreas alagadiças do mangue⁹, esse tipo de edificação encontrava-se em vários pontos das cinco localidades. Foi nesses espaços de vegetação de mangue, antes renegados pelo mercado imobiliário que grande parte das famílias pobres do Recife constituiu sua moradia, como coloca Melo (1978, p. 68):

Os espaços citadinos de terra firme, os quais, pela sua escassez e seus preços, justificavam a maximização do seu aproveitamento por meio de construções de vários andares, não haveriam de ser ocupadas pelas habitações pobres. Porém não longe deles, ou até beirando-os, existiam as áreas dos manguezais que, além de abundantes, eram espaços sem preço, sem dono e impróprios para a construção de moradias que não fossem de gente pobre. Afigurava-se natural, portanto, que dentro deles surgissem a localização e as concentrações de mocambos. (MELO, 1978, p.68)

Tantos os antigos mocambos, ou as atuais palafitas, são habitações que se apoiam, em sua maioria, sobre uma estrutura de madeira, montada sobre a área alagada, com paredes formadas com os mais diversos materiais, como madeira e plástico. Praticamente não há instalações elétricas e hidráulicas, apenas redes de ligações clandestinas. As instalações sanitárias se resumem a aberturas no piso, e os dejetos eram lançados ao mangue.

A Via Mangue surge então como uma obra que pretende mudar ainda mais esse cenário e viabilizar ainda mais o crescimento dos bairros, retirando as populações pobres que habitavam em cinco trechos, onde três deles fazem parte de zonas de interesse social, ZEIS Pina/ Encanta Moça e ZEIS Ilha do Destino.¹⁰

⁸ Dentro dos limites de Jardim Beira Rio surgiram outras ocupações no decorrer dos anos, dentre elas a área denominada de Combinado, onde havia um pequeno quantitativo de famílias. Algumas delas foram para os Conjuntos Habitacionais da Via Mangue, mas por motivos metodológicos e pela falta de dados sobre a área, consideramos as famílias do Combinado como parte de Jardim Beira Rio.

⁹ Havia também as edificações de baixa renda (Figura 20), que apresentavam melhores condições em relação às palafitas, mas também se inseriam no contexto de deficiências de infraestrutura de serviços básicos. Eram construídas, em sua maioria, com paredes em alvenaria e cobertura em telha de cerâmica; os gabaritos variavam de um até três pavimentos.

¹⁰ A localidade Jardim Beira Rio estava situada no âmbito da ZEIS Pina e Paraíso possuía cerca de 73% das habitações retiradas estavam dentro da ZEIS Ilha do Destino.

Sendo assim, as famílias foram realocadas para os Conjuntos Habitacionais Via Mangue I, II, e III, e a fonte de recursos da construção dos conjuntos habitacionais foi proveniente do orçamento municipal e da CEF através do PAC, o custo total da obra foi de R\$ 49,6 milhões. O processo de mudança se desenvolveu em diferentes etapas. As famílias foram sendo reassentadas de acordo com o término da obra, à exceção do Conjunto Via Mangue I¹¹.

O primeiro conjunto concluído foi o Via Mangue III, em maio de 2010, para o qual foram as populações das localidades de Xuxa e parte de Paraíso, ocupando os 352 apartamentos. O segundo habitacional ocupado foi o Via Mangue I, e a primeira etapa de ocupação dos apartamentos foi em novembro de 2011. As famílias da localidade Beira Rio ocuparam os cinco blocos de apartamentos que estavam prontos, a outra metade foi entregue em fevereiro de 2012 para as famílias de Jardim Beira Rio, somando um total de 320 famílias. O Conjunto Habitacional II foi inaugurado também em fevereiro 2012. Para lá foram as famílias de Pantanal, e a outra parte de Paraíso se instalou nos 320 apartamentos.

Os imóveis foram distribuídos sob forma de sorteio, priorizando os idosos, as famílias com muitas crianças e as pessoas deficientes nos apartamentos térreos. Contudo, não se respeitou a condição de manutenção dos laços de vizinhanças das moradias anteriores no ato de distribuição dos apartamentos.

A nova localização da moradia não é tão distante da anterior (Figura 05). O Conjunto Habitacional Via Mangue I, que abriga Beira Rio e Jardim Beira Rio, localiza-se a poucos metros da moradia anterior. Os outros conjuntos encontram-se mais distantes dos locais de origem; nestes, ocorreu uma mudança de bairro. No Via Mangue III as famílias habitavam no bairro de Boa Viagem e a nova habitação está localizada no bairro da Imbiribeira. Já no Conjunto Habitacional Via Mangue II, que fica no bairro do Pina, as famílias moravam anteriormente no bairro de Boa Viagem.

¹¹ O Conjunto Habitacional Via Mangue I, que teve sua ocupação dividida em duas partes. A primeira em novembro de 2011, ainda com a obra em andamento, cinco blocos foram entregues às famílias da Beira Rio. Já neste caso iria ceder a área para a empreiteira Queiroz Galvão, responsável pela obra da via, montar um canteiro de obras. A segunda parte foi entregue em fevereiro de 2012 junto com o Via Mangue II.

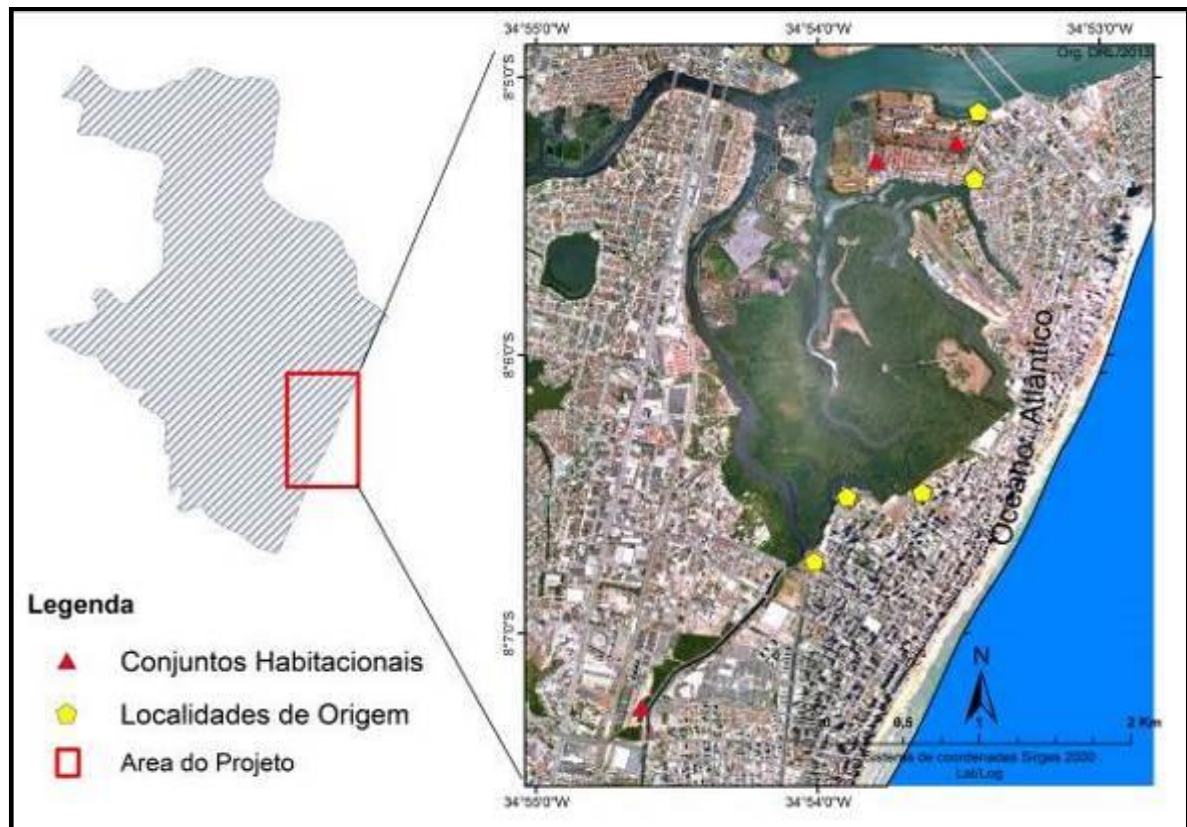


Figura 05 – Mapa de localização dos locais de origem e Conjuntos Habitacionais.

Fonte: Elaborado por Daniel Lira, 2013.

Fonte da imagem: Google Earth (Imagem Spot), 2009.

Ainda que essas populações não tenham sido realocadas para áreas mais afastadas, isto não impediu a quebra de outras relações, como as relações de trabalho e os laços de vizinhança. Os resultados da pesquisa empírica demonstram que algumas pessoas não conseguiram manter a ocupação anterior. E houve, sim, uma transformação nas relações de vizinhança, porque nos conjuntos existem pessoas de áreas diferentes e que agora convivem num mesmo espaço. A criação de laços nos novos conjuntos requer tempo. Ainda de acordo com o que foi levantado, no começo existiram muito mais conflitos entre moradores de localidade diferentes, os quais com o passar do tempo foram diminuindo. Por outro lado, os espaços de medo e violência foram reproduzidos nos conjuntos habitacionais e de maneira bem mais explícita do que nos locais de origem.

Quanto à tipologia arquitetônica dos conjuntos, esta segue o mesmo padrão usado em outras experiências recentes de programas de habitação popular em Recife. É o modelo padrão que possui em média 40 m², dois quartos, sala, um banheiro e cozinha. É outro erro recorrente na política de habitação de interesse social, não priorizando as necessidades individuais das famílias.

Tanto que a falta de vinculação entre o construir-habitar é notada na grande quantidade de modificações que já foram feitas nos apartamentos. Em todos os conjuntos habitacionais as pessoas já haviam modificado a estrutura original dos apartamentos, com a colocação de grades nas janelas e portas, cerâmica no piso, pintura das paredes, aumento da cozinha e troca das portas.

Logo, nem mesmo a dimensão física da moradia não foi pensada para atender as condições dignas do habitat. Todos os Conjuntos apresentam algum problema na estrutura arquitetônica. O Conjunto Habitacional Via Mangue III, que foi o primeiro a ser entregue, no ano de 2010, é o que mais apresentava problemas infraestruturais (como o que ocorreu nas instalações sanitárias, cujo encanamento que escoava os dejetos estourou, chegando a contaminar a água limpa usada pelos moradores). Mesmo os Conjuntos Habitacionais Via Mangue I e II, ocupados em 2012, já apresentavam vazamento de esgoto nas áreas coletivas e problemas nas tubulações dos apartamentos. Esse problema, além de está relacionado à mínima qualidade dos materiais usado nestas tubulações, também reflete a falta de cuidado dos moradores com o descarte de materiais via esgotamento sanitário. Lembrando que uma grande quantidade de pessoas era acostumada a jogar o lixo e os dejetos diretamente no mangue.

A questão econômica se mantém semelhante à moradia anterior, exceto pelo número maior de desempregados e pelo aumento das despesas. Muitos ainda se encontram trabalhando sem a garantia formal de um emprego com carteira assinada e a faixa dos rendimentos se manteve praticamente a mesma nos conjuntos.

O número de pessoas que não consegue arcar com os custos é alto, mesmo com a maioria das contas de energia e água incluídas na tarifa social. Daí surge a alternativa de vender ou alugar o imóvel concedido para, provavelmente, voltar a morar nas áreas pobres da cidade.

O cerne do problema da produção da habitação do projeto Via Mangue talvez seja a incapacidade de promover medidas concretas de permanência e melhoria de vida das famílias nos Conjuntos Habitacionais. Não foi dada nenhuma “assistência técnica para permitir que os reassentados tenham a possibilidade de restabelecer seu nível anterior de renda” (RECIFE, 2008), como bem coloca o plano de reassentamento.

O projeto não promoveu planos complementares de geração de renda e capacitação dos moradores para o mercado de trabalho. Essa medida permitiria que as pessoas conseguissem arcar com os novos custos da moradia, o que garantiria uma significativa melhoria do modo vida dos realocados.

Com essa análise, aqui empreendida acerca das transformações espaciais do processo de realocação das famílias através da implementação da Via Mangue, o que permanece como centro do argumento é que o projeto não considerou as necessidades, as expectativas e as relações sociais das famílias realocadas para garantir o direito à moradia e à cidade.

4. PALAVRAS FINAIS

Tendo em vista as possibilidades do ordenamento territorial urbano presentes na complexidade atual das cidades — uma que tende a ordenar o espaço de modo a concretizar os desejos dos diversos atores e outra que reitera a divisão e a fragmentação do espaço — o que vem prevalecendo é a interferência do ordenamento territorial urbano, que tende a conduzir prioritariamente os interesses econômicos e dos atores hegemônicos.

Em termos concretos, compreendemos que o ordenamento territorial urbano que se faz presente na atuação do poder público na cidade do Recife tem manipulado a organização espacial da cidade, no sentido de revalorizar determinados espaços e realocar as populações dos enclaves ao capital. Em muitos momentos da trajetória de atuação do poder público, as ações voltadas para questão da habitação popular seguem a lógica de afastamento dos indesejáveis, a partir da remoção de palafitas e favelas.

O Projeto Via Mangue, exemplo da relação do ordenamento territorial urbano no processo de realocação de famílias pobres para conjuntos habitacionais, precipuamente pretendeu a modernização do sistema viário e assim garantir “os ganhos econômicos” para os bairros de Boa Viagem e Pina. Essa obra, “carro-chefe” do governo municipal, utilizou-se do discurso do beneficiamento social para essas famílias afetadas, retirando-as dos locais que ora foi ocupado pelo o traçado da via, ora passa a ser usado para fins especulativos para assim concretizar a mudança do perfil da área que o projeto propõe.

Uma vez que o arranjo econômico foi predominante nas ações desempenhadas para a execução do projeto, já se percebe o retorno de ocupações irregulares próximas às áreas que foram “limpas” durante a implantação do corredor viário¹². Especificamente, as margens da pista leste da Via Mangue vem abrigando novas ocupações por palafitas. As primeiras ocupações iniciaram em 2012 e não param de crescer (Figura 06). São constituídas por populações pobres que moravam em áreas próximas, mas que, em decorrência da alta de preços dos aluguéis e valorização imobiliária na região, são obrigadas a habitar nesses espaços que restam entre o mangue e o asfalto.

¹² Ver a matéria publicada no Jornal do Comércio no dia 12 de agosto de 2014, intitulada “Invasões a Vista na Via Mangue”.

Disponível em: < <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2014/08/12/invasoes-a-vista-na-via-mangue-139846.php>>

Acesso em: Agosto de 2014.

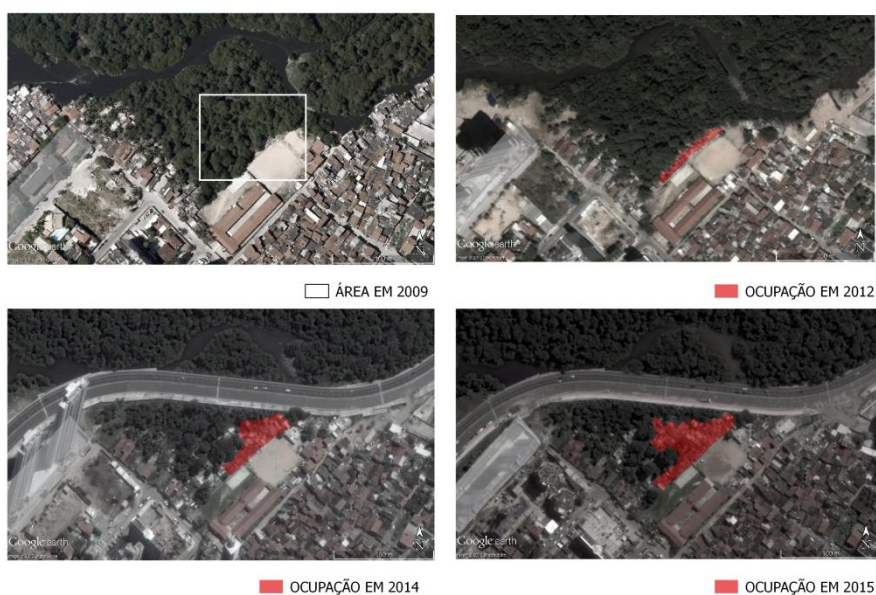


Figura 06 – Evolução da ocupação próxima à pista leste da Via Mangue.
Fonte das imagens: Google Earth Pro, 2015. (Modificada pela autora)
Nota: Esta ocupação é conhecida como Jamaica, em 2014, era formada por pouco mais de 500 famílias, provenientes da localidade Ilha do Destino. Pelas imagens, podemos perceber que em 2015 ocorreu um crescimento significativo se comparado à imagem do ano anterior.

Essa continuidade na ocupação desigual do espaço urbano é decorrente, acima de tudo, de plano ou políticas que tratam a questão da moradia para as famílias pobres de modo a privilegiar o atendimento das condições mínimas em detrimento das condições dignas. As ações do eixo habitacional da Via Mangue não foram diferentes, principalmente pela pressão da lógica mercantil do projeto.

Diante desses resultados, vimos que as famílias pobres das localidades Beira Rio, Jardim Beira Rio, Pantanal, Paraíso e Xuxa achavam-se excluídas de diversas formas nos seus locais de origem e com a realocação elas foram incluídas segundo as regras e normas que comandam o projeto. E estas regras não residem na produção da habitabilidade, em seu sentido amplo e total, mas na mera inclusão precária das famílias. A Via Mangue é, portanto, uma reprodução de uma experiência desarticulada do espaço social, em que a produção do habitat não compreende a sua totalidade.

REFERÊNCIAS

- BARBOSA, J. L. O ordenamento territorial urbano na era da acumulação globalizada. In: OLIVEIRA, M. P; HAESBAERT, R; MOREIRA, R. (Orgs.). Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.p.125-144.
- BOURDIEU, P. "Efeitos de lugar". In: BOURDIEU, P. *et al.* A miséria do mundo. 7ªed: Editora Vozes, 2008.
- CASTRO, Josué de. (1954). A cidade do Recife. Ensaio de geografia urbana. Rio de Janeiro: Casa do Estudante.
- CAVALCANTI, H; SOUZA, M.A.A.; MIRANDA, L; NEVES, N.; BARROS FILHO, M.; TENÓRIO, N. Tipologia e caracterização socioeconômica dos Assentamentos Precários: Região Metropolitana Do Recife (RMR). Relatório Parcial (I e II). Fundação Joaquim Nabuco (FUNDAJ); Observatório de Políticas Públicas (UFPE/FASE). Recife, 2009.
- HARVEY, D. A Condição Pós-Moderna. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
- HENRIQUE, W. O direito à natureza da cidade. Salvador: EDUFBA, 2009. 186p.
- SANTOS, M. A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- LEAL, S. Processos e transformações na configuração dos espaços urbanos: como se movem e quais papéis desempenham os atores imobiliários na Região Metropolitana do Recife. In: Proposta: Revista Trimestral de Debate da Fase, Ano 34, Nº 121, 2010. p. 16 a 24.
- MARINHO, G; LEITÃO, L; LACERDA, N. Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: um estudo prospectivo. In: Cadernos das Metrôpoles, 2007. Nº 17, p -193-217. Disponível em: <http://www.cadernosmetropole.net/download/cm_artigos/cm17_99.pdf> Acesso em: 20 de abril de 2013.
- MELO, M. L. Metropolização e subdesenvolvimento: o caso do Recife. Universidade Federal de Pernambuco: Editora Universitária, 1978.
- MIRANDA, L. I. B. e SOUZA, M.A. Macro Análise do Setor Habitacional (nos Segmentos Formal e Informal) para a Região Metropolitana do Recife. Texto produzido para o Relatório 1 - Evolução da Habitação Informal em Três Metrôpoles do Brasil - Recife, Curitiba e Distrito Federal e Entorno Imediato. Recife, BIRD, Cities Alliance, Condepe-Fidem, 2004.
- MOREIRA, R. O espaço e o contra-espaço: as dimensões territoriais da sociedade civil e do Estado, do privado e do público na ordem espacial burguesa. In: OLIVEIRA, MP; HAESBAERT, R; MOREIRA, R. (Orgs.). Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.
- _____. Pensar e Ser em Geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2011.
- MORIN, E. Ciência com consciência. Tradução de D. Alexandre e Maria Alice Sampaio Dória. Ed. revista e modificada pelo autor. 9ªed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2005.
- RECIFE. Elaboração e apresentação do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), para o projeto de melhoria e acessibilidade viária da Zona Sul- Via Mangue- 2ª etapa. 2 v. CONSULPLAN, 2008.
- SANTOS, M. A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.
- _____. O espaço do cidadão. 7.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2007.
- _____. Da totalidade ao lugar. 1ªed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.