

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO

**O JORNALISMO DO DIÁRIO DE PERNAMBUCO (1825-1984) NA
CONSTRUÇÃO DO (RE)CONHECIMENTO SOBRE O CAIS
JOSÉ ESTELITA : Memórias e expectativas sobre uma paisagem de
espigões, armazéns e espelhos d'água.**

Eutalita Bezerra da Silva

Orientadora: Profa. Dra. Ilza Maria Tourinho Girardi

Porto Alegre

2020

EUTALITA BEZERRA DA SILVA

**O JORNALISMO DO DIÁRIO DE PERNAMBUCO (1825-1984) NA
CONSTRUÇÃO DO (RE)CONHECIMENTO SOBRE O CAIS
JOSÉ ESTELITA : Memórias e expectativas sobre uma paisagem de
espigões, armazéns e espelhos d'água.**

Orientadora: Profa. Dra. Ilza Maria Tourinho Girardi

Tese de doutorado apresentada ao Programa de
Pós-Graduação em Comunicação como requisito parcial para
a obtenção do título de doutor em Comunicação e Informação.

Porto Alegre

2020

Aos meus pais;

Aos oito milhões de brasileiras analfabetas

E aos meus colegas de classe nas escolas públicas por onde passei e que, pela falta de oportunidade, se perderam no caminho.

Quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma vigorosa alienação. Mas o homem, um ser dotado de sensibilidade, busca reaprender o que nunca lhe foi ensinado, e vai pouco a pouco substituindo a sua ignorância do entorno pelo conhecimento, ainda que fragmentário. O entorno vivido é lugar de uma troca, matriz de um processo intelectual. (Milton Santos, 2007, p.81)

AGRADECIMENTOS

Uma pesquisa é, sempre, feita a muitas mãos. Uma pesquisa que se encerre num estado de exceção, durante uma pandemia e com um mundo às avessas, mais ainda. Deste modo, gostaria, inicialmente, de agradecer à minha mãe por todo o suporte emocional e financeiro para que este trabalho pudesse existir. Mesmo distantes tantos quilômetros, a expectativa pelo meu doutoramento nos aproximou. Agradeço, ainda, aos demais membros da minha família, cujas palavras sempre me incentivaram a ir mais longe;

Agradeço, também especialmente, ao meu companheiro, Rafael, por ter sido porto-seguro nos meus recém-completos seis anos de Rio Grande do Sul. Entre mestrado, doutorado, e toda a dificuldade de estar longe de tudo que sempre foi o meu lugar no mundo, ter um ombro e um ouvido fez toda a diferença;

Ao Grupo de Pesquisa em Jornalismo Ambiental pelo acolhimento, apoio e por me apresentarem a academia como deveria ser: com escuta atenta, cuidado, respeito e presença. Precisamente, à professora Ilza Girardi, orientadora nesses dois períodos de estudos, por confiar no meu trabalho bem mais que eu mesma;

Aos meus professores do Grupo Escolar Municipal Manuel Rodrigues de Andrade e do Colégio Municipal 3 de Agosto que me ensinaram as bases para o conhecimento de hoje, mesmo com toda a dificuldade da educação pública;

A Isaltina Gomes, orientadora da Graduação, com quem aprendi a amar a pesquisa e me dedicar a ela;

Aos membros da banca, Jeniffer Cuty, Adriana Santana, Isaltina Gomes e Claudia Moraes, pelo olhar atento e necessário. Agradecimento extensivo à professora Cida Golin, que esteve nos momentos iniciais e, por desventuras do tempo, não pode fazer parte desta banca;

Aos meus amigos de longa data, que foram força nos momentos de cansaço, alegria nos momentos de tristeza, que me empurram quando falta coragem de seguir;

À minha psicóloga, Camila Moura, por me ajudar a me entender. Sem dúvida, esse apoio qualificado foi essencial para que eu pudesse chegar aqui;

A todos aqueles que me ofereceram seu abraço sincero quando eu precisei;

Aos ex-presidentes Luis Inácio Lula da Silva e Dilma Rouseff pelo incentivo à educação superior pública e de qualidade;

À Capes, pelo financiamento à esta pesquisa;

E aos santos, anjos, almas, orixás e deuses que, porventura, nos tenham alumiado.

RESUMO

Num país de território vasto e que ainda sofre com o déficit habitacional, os conflitos ambientais relacionados à ocupação de espaços se multiplicam. Especialmente em relação aos terrenos remanescentes da época da industrialização nos grandes centros, estes se tornaram interessantes para as construtoras, que têm na exiguidade de grandes glebas nas capitais um dos impeditivos aos seus lucros. Na contramão da especulação imobiliária, se insurgem movimentos sociais interessados em discutir outro modo de habitar. É o que aconteceu no Recife ao longo dos últimos anos, com o terreno do Cais José Estelita se tornando alvo de disputas entre um consórcio de construtoras, o Novo Recife, e o Movimento Ocupe Estelita, pela destinação do local. Ambos os lados da discussão apelavam para a sua preocupação com a memória da cidade para justificar suas posições. Para entender como a memória que se tem sobre o assunto foi construída no Recife por um dos atores com capacidade para erigi-la, o Jornalismo, esta investigação tomou as publicações do Diário de Pernambuco, jornal mais antigo da América Latina, disponíveis na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, de 1825 a 1984, como objeto de estudo. O objetivo desta pesquisa, então, é o de compreender como o discurso jornalístico sobre o Cais José Estelita o instituiu como memória para a Cidade do Recife. A hipótese a que se filiou a tese é de que o Cais era lido como uma expectativa, quando de sua construção; de pujança, durante a época de auge da exportação açucareira e de ruína, no momento de declínio desta atividade econômica. Nas publicações colhidas foram catalogadas as citações ao Cais José Estelita, bem como aos seus arredores, considerando que o jornal é anterior à construção do Cais. Foram colhidos 106 textos, dos quais foram recortadas 136 sequências discursivas, que foram analisadas a partir da Análise do Discurso pecheutiana, admitida como dispositivo teórico metodológico. Ainda sobre o aporte teórico utilizado, além de autores caros ao Jornalismo, como Kovach e Rosenstiel, Traquina e Alsina; d Jornalismo Ambiental, como Girardi e Bueno, da Geografia, como Harvey, Lefebvre e Raffestin também se buscou entender a cidade a partir de Park e, mais recentemente, as dinâmicas relacionadas à sua vacância com Solá-Morales, Leite e Titton. As sequências discursivas foram caracterizadas em categorias, quais sejam: Transportes, Ocupação urbana, Meio Ambiente, Polícia, Esportes, Cultura e Outros. Estas foram, também, dispostas numa linha temporal, a fim de perceber o que era da ordem do repetível ao longo dos anos. Por fim, a hipótese não foi comprovada, uma vez que o Cais foi sempre tido como algo que já era ruína mesmo antes de ser. No Diário de Pernambuco, mesmo no momento de auge da produção açucareira, já se falava dos armazéns como um erro, que tornava feia e desvalorizada a paisagem e que nada mais se poderia fazer para resolver aquele problema. Com isso, esta tese propõe que a memória que se pode cristalizar a partir dos sentidos que ressoam no jornal foi, paulatinamente, dessacralizando aquela paisagem, ao ponto que se nada mais pudesse prendê-la como parte do Recife, se pudesse, então, entregá-la à especulação com efeito de naturalidade.

PALAVRAS-CHAVE: Cais José Estelita; Novo Recife; Diário de Pernambuco; Jornalismo; Jornalismo Ambiental.

ABSTRACT

In a country with a vast territory and which still suffers from a housing deficit, environmental conflicts related to the occupation of spaces are multiplying. Especially in relation to the land remaining from the epic of industrialization in the big centers, these became interesting for the construction companies, which have large areas in the capitals as one of the impediments to their profits. Against the grain of real estate speculation, social movements interested in discussing another way of living are rising. This is what has happened in Recife over the last few years, with the José Estelita Pier land becoming the subject of disputes between a consortium of construction companies, Novo Recife, and the Ocupe Estelita Movement, for the location. Both sides of the discussion appealed to their concern for the city's memory to justify their positions. To understand how the memory on the subject was built in Recife by one of the actors with the capacity to erect it, Journalism, this investigation took the publications of *Diário de Pernambuco*, the oldest newspaper in Latin America, available in the National Library Hemeroteca, from 1825 to 1984, as an object of study. The objective of this research, then, is to understand how the journalistic discourse on the José Estelita Pier established it as a memory for the City of Recife. The hypothesis to which the thesis is affiliated is that the Pier was read as an expectation when it was built; of strength, during the peak of sugar exports and ruin, at the time of the decline of this economic activity. In the publications collected, citations to the José Estelita Pier, as well as to its surroundings, were cataloged, considering that the newspaper is prior to the construction of the Pier. 106 texts were collected, of which 136 discursive sequences were cut, which were analyzed from the Pecheutian Discourse Analysis, admitted as a theoretical methodological device. Still on the theoretical contribution used, besides authors dear to Journalism, such as Kovach and Rosenstiel, Traquina and Alsina; d Environmental Journalism, such as Girardi and Bueno, from Geography, such as Harvey, Lefebvre and Raffestin, also sought to understand the city from Park and, more recently, the dynamics related to its vacancy with Solá-Morales, Leite and Titton. The discursive sequences were characterized in categories, namely: Transport, Urban occupation, Environment, Police, Sports, Culture and Others. These were also arranged in a timeline in order to understand what was repeatable over the years. Finally, the hypothesis was not proven, since the Wharf was always considered to be a ruin even before it was. At the *Diário de Pernambuco*, even at the height of sugar production, warehouses were already spoken of as an error, which made the landscape ugly and devalued and that nothing more could be done to solve that problem. With this, this thesis proposes that the memory that can crystallize from the senses that resonate in the newspaper was gradually desecrating that landscape, to the point that if nothing else could arrest it as part of Recife, if it could then deliver it to speculation with naturalness effect.

KEYWORDS: José Estelita Pier; Novo Recife; *Diário de Pernambuco*; Journalism; Environmental Journalism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 : Situação da ocupação dos edifícios do Bairro de Santo Antônio, no Recife.....	16
Figura 2 : Vista aérea da Bacia do Pina. Na seta, o areal em que mais tarde seria construído o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, cujas reminiscências encontram-se dentro do terreno do Cais José Estelita.....	20
Figura 3 : Jornal divulga plano de construção de aeroportos no Recife.....	23
Figura 4 : Imagem de satélite extraída do Google Earth para estudos mostra área bairro de São José e circunvizinhança.....	24
Figura 5 : Edifício Castelinho é, atualmente, salão de festas de edifício.....	38
Figura 6 : Imagem de portaria do DECEA que regulamenta objetos projetados no espaço aéreo.....	40
Figura 7 : Percentual de unidades vendidas do MCMV no Recife em relação com outras capitais (4 trimestre de 2018).....	41
Figura 8 : Fachada do Edifício Caiçara, posteriormente demolido pela Construtora Rio Ave.....	43
Figura 9 : Ocupe Estelita reúne pernambucanos em torno do Cais.....	49
Figura 10 : Redesenho do projeto Novo Recife.....	50
Figura 11 : Zoneamento proposto pelo Projeto de Lei - Cais Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga.....	51
Figura 12 : Folder de divulgação de protesto do DU.....	53
Figura 13 : Píer Duarte Coelho e Píer Maurício de Nassau: as torres gêmeas.....	54
Figura 14 : : Mocambos e depósito de madeira na avenida que margeia o Beberibe99	
Figura 15 : Planta esquemática feita pelo DP de projeto de remodelação dos Bairros de Santo Antônio e São José.....	103
Figura 16 : Fotografia mostra pessoas observando carro virado após colisão na Avenida José Estelita.....	110
Figura 17 : Forno de Incineração do tipo Fryer, proveniente da Inglaterra, construído no local denominado Pombal, próximo ao atual Cemitério Público de Santo Amaro em 1908.....	135
Figura 18 : Os pontos em lilás referem-se às margens aterradas com lixo em mapa baseado na planta de 1906.....	139
Figura 19 : Fotografia mostra erosão marinha na Avenida Engenheiro José Estelita.....	140

- Figura 20 : Na foto superior, dois veleiros navegam pelo Capibaribe. Na inferior, um esportista se equilibra no que pode ser um esqui aquático..... 142
- Figura 21 : No primeiro plano, uma moto aquática desliza pelo Capibaribe. É possível ver, também, muitas pessoas à margem do curso de água..... 143
- Figura 22: Preponderâncias dos temas analisados ao longo das décadas.....149

SUMÁRIO

PREÂMBULO.....	11
1. ASSENTANDO OS DORMENTES.....	14
2. O CAIS DE QUE FALAMOS.....	33
2.1 Restrições à expansão imobiliária no Recife.....	37
2.2 Direitos Urbanos: das redes às ruas.....	42
2.3 Novo Recife: do leilão às vendas.....	44
3. RECIFE: TERRITÓRIO, MEMÓRIA E DISCURSO.....	58
3.1. Contribuições da Geografia a um fenômeno da Comunicação.....	58
3.2. Intersecções entre jornalismo, cidades e memória.....	68
3.1 Para entender a cidade.....	75
3.3. Uma questão discursiva.....	82
4. UM APELO À HISTÓRIA E AO MEIO AMBIENTE.....	85
5. SALVOS PELO TREM.....	91
5.1 SENTIDOS À DERIVA - Análise.....	95
5.1.1. Transporte.....	95
5.1.2. Ocupação urbana.....	111
5.1.3. Polícia.....	129
5.1.4. Meio ambiente.....	133
5.1.5. Esportes.....	141
5.1.6. Cultura.....	145
5.1.7. Política.....	147
6. TRAÇANDO UMA LINHA TEMPORAL.....	149
7. UM MODO DE (VI)VER A CIDADE - Considerações finais.....	153
REFERÊNCIAS.....	159
APÊNDICES.....	166

PREÂMBULO

Passava das 23 horas de um dia qualquer de maio de 2014. Havia pouco mais de um mês que eu deixava a redação de um jornal pernambucano para dedicar-me ao mestrado. Passeava pelas redes sociais quando li um post em letras garrafais: “Estão demolindo o Estelita!”

Eu conhecia muito brevemente a discussão que se dava sobre a ocupação daquele espaço. Naquele dia, porém, me detive um pouco mais sobre o chamamento que era feito por muitos dos meus colegas do Recife. Eles avisavam que os armazéns do Cais José Estelita estavam sendo demolidos ao cair da madrugada e que era preciso um grupo grande de pessoas para impedir que isso acontecesse.

Como ainda mantinha relação próxima com os colegas do jornalismo em Pernambuco, entrei em contato com um deles e encaminhei o post com a pergunta. “Já estão sabendo disso?” Muito rapidamente ele respondeu que sim. Já havia chegado à redação a notícia de que as construtoras que leiloaram o terreno em 2008 teriam começado a derrubada dos armazéns naquela noite e ainda não sabiam como o assunto seria tratado no jornal. Pedi que me mantivesse informada, porque já supunha que não leria sobre aquilo nas mídias tradicionais, ao menos não naquele momento.

Nas redes sociais, as postagens se multiplicavam. Além dos chamados, fotografias mostravam as pessoas que já chegavam ao Estelita para apoiar o movimento. Alguns descreviam seus itinerários a fim de prover transporte a quem não tivesse. O horário ou o deslocamento não poderiam ser empecilho para a reunião.

Enquanto me inteirava da situação, recebi uma mensagem do amigo que ainda estava na redação informando: “a ordem é não dar nada!” Parei alguns minutos, peguei papel e caneta e comecei a anotar tudo que aparecia a partir dali. “Mesmo sabendo do impacto que a demolição e a posterior construção levariam ao entorno, a direção do jornal ordenou que nada seria discutido sobre o assunto em suas páginas”, escrevi. A inquietação de pesquisadora tomava corpo.

A verdade, porém, é que antes dessa tentativa de demolição e de todo o impasse que se desenvolveu a partir dali eu sequer conhecia o que havia por trás daqueles muros. Os armazéns eram, para mim, um trecho invisível diante de uma via de alta velocidade. Sabia, como disse, um pouco sobre a discussão entre movimentos e

construtoras pela destinação do local. Ouvi dizer que seriam muitos prédios de alto gabarito, mas, com a experiência acumulada como repórter de Imóveis, confesso que isso já não me surpreendia. Mas, por pensar que uma demolição que fosse correta não poderia ser iniciada na calada da noite, não consegui me desligar do assunto.

Ali iniciava-se o #OcupeEstelita, manifestação que reverberou no país e fora dele e a partir de onde as discussões sobre o modo de viver e habitar as cidades se fortaleceram no Brasil. A ocupação do espaço por manifestantes contrários à exploração comercial da área nos moldes propostos pelos novos donos, e que conseguiram frear, naquele momento, a já iniciada derrubada dos galpões, apresentou ao Recife, ao Brasil e ao mundo diferentes visões sobre viver a/na cidade.

E as mídias locais mantinham silêncio. A discussão crescia, o movimento tomava corpo e os jornais evitavam o assunto. Nas redações encobria-se (e não se cobria) o tema como se nada houvesse acontecido. Não haveria interesse público? O que se gostaria de esconder? Ou o que faria o jornalismo passar a agendar questão? Meu interesse sobre o assunto agigantava-se à medida que se alargavam também as interrogações.

Em poucos dias - de um modo que tornarei mais claro ao longo dos capítulos desta tese - o assunto passou a ser pautado pelo jornalismo local, ainda de forma incipiente. A ocupação por um pequeno grupo cresceu, as demolições foram suspensas, o Cais ganhou existência pública e visibilidade midiática. Muitos foram os jogos jurídicos de ambos os lados na defesa de sua postura perante a questão. Manifestaram-se artistas, Universidade, Instituto do Patrimônio Histórico e Cultural (Iphan), outras entidades e pesquisadores do Brasil e exterior. Havia discussão por todos os lados. Mas os jornais de Pernambuco ainda tratavam da questão com afastamento, mesmo com periódicos estrangeiros e nacionais trazendo reportagens aprofundadas.

E eu iniciei a coleta das reportagens que se tornariam parte do meu *corpus* de pesquisa algum tempo depois. Passei, assim, a me debruçar sobre o discurso jornalístico acerca do Cais a partir da ocupação. Desde então, foram algumas as investigações para entender como se deu o embate e que atores estavam envolvidos nele. Na minha primeira incursão acadêmica sobre o assunto percebi que ambos os lados desta luta, por exemplo, qualificavam suas verdades como sendo a melhor alternativa para preservar a **memória** do Recife. Era possível? Analisamos o que diziam sobre o assunto, em diferentes momentos, a televisão (Globo Nordeste),

revista (Carta Capital), jornal (El Pais Brasil) e portal de notícias (JC Online), até concluirmos que seria necessário dar um passo atrás para entender o que acontece no presente (SILVA, 2013, 2015, 2016, 2017).

Considerando que não há discurso constituído sob si mesmo, mas respondendo a outros já-ditos, era preciso compreender como a narrativa sobre o assunto foi sendo construída ao longo dos anos no jornalismo pernambucano, para que, mesmo separados por uma muralha, se houvesse despertado uma vontade de memória do recifense sobre um lugar que ele não viveu. Como o jornalismo pode constituir um lugar do qual pouco se sabe como memória? Embora não tenhamos nos aprofundado nos efeitos disso - seja esta memória substrato para a perenidade do Cais ou para a sua demolição - o que emergiu como questionamento é: de que maneira o jornalismo permitiu que o recifense (re)conhecesse e/ou se (re)conhecesse no Cais? E, por fim, e é a pergunta que nos trouxe até este momento: **Como o jornalismo pernambucano construiu discursivamente a memória sobre o Cais José Estelita?**

Para entender essa caminhada, muitas foram as tentativas de reconstrução discursiva sobre o assunto. Quase que numa proposta arqueológica, guardadas as proporções, voltamos uma centena de anos para entender o presente. O caminho que agora propomos pavimentar, neste trabalho construído a muitas mãos, bem como as desventuras desde a escolha por um corpus bastante extenso e os seus desdobramentos, é o que apresentamos adiante.

1. ASSENTANDO OS DORMENTES

Centro Financeiro Confinanzas. Ou Torre de Davi. Inacabados, erguem-se 190 metros acima do solo os 45 andares, construídos no centro de Caracas, daquele que seria o prédio de escritórios mais moderno de toda a Venezuela. Abandonado por anos, seu esqueleto foi ocupado entre 2007 e 2014 por centenas de famílias tornando-se a maior ocupação vertical do mundo.

Edifício Prestes Maia. Centro de São Paulo. No prédio de 21 andares, remanescente de uma antiga fábrica de tecidos, encontra-se, desde 2002, a maior ocupação da América Latina. Distante menos de um quilômetro dali, Edifício Wilton Paes de Almeida. Largo do Paissandú, também região central de São Paulo. Abandonado, foi ocupado por mais de 150 famílias. Ruiu após um incêndio em 2019, deixando mortos e desaparecidos. Como em Caracas e noutras cidades ao redor do mundo, a maior metrópole brasileira tem no déficit habitacional um problema urgente. Ainda assim, mais de 1300 dos seus imóveis centrais permanecem ociosos.

A Organização das Nações Unidas (ONU) entende que o acesso à moradia é condição prévia para alcançar emprego, educação, saúde e serviços sociais, de modo que todos os níveis de governo devem colocar a habitação no centro de suas políticas urbanas. O padrão de urbanização, por sua vez, precisa mudar para responder a estes desafios, abordando questões como desigualdade mudança climática, informalidade, insegurança e as formas insustentáveis de expansão urbana (ONU, 2016).

A ONU admitiu que cerca de 100 milhões de pessoas em todo o mundo estão desabrigadas e uma em cada quatro vive em condições prejudiciais à saúde, segurança e prosperidade. (ONU, 2015) Em seu relatório World Cities Report (2016) apontou mais de 881 milhões de pessoas vivendo em favelas nos países em desenvolvimento. Em 2000, este número era de 790 milhões. A expectativa apresentada pelo estudo é de que em 2025 outros 1,6 bilhão necessitem de moradia adequada.

Conforme a organização, na verdade há dois lados desta moeda: enquanto a compra da casa própria tem sido estimulada para a classe média, há também um número cada vez maior de cidadãos pobres que têm sido alijados do acesso à moradia adequada, além daqueles que sequer têm onde viver. Desta forma, embora muitos dos países mais ricos do mundo tenham um suprimento significativo de moradias, no leste e no sul, Europa Central e nos países em desenvolvimento, a falta de habitações formais é significativa e tende a crescer. (ONU, 2016)

No Brasil, o déficit habitacional já ultrapassa os 7,7 milhões de moradias, conforme relatório produzido em 2018 pela Associação Brasileira de Incorporadoras Imobiliárias em parceria com a Fundação Getúlio Vargas a fim de analisar as necessidades habitacionais e suas tendências. A estimativa considera famílias em habitações improvisadas ou rústicas, a coabitação (seja voluntária ou involuntária), o ônus excessivo do aluguel em relação à renda familiar e, ainda, o adensamento excessivo. Apesar da falta, a vacância: o número de imóveis particulares não ocupados no Brasil era de quase 6,1 milhões no último censo (IBGE, 2010), o que nos permite admitir que o modo de habitar atual é insustentável.

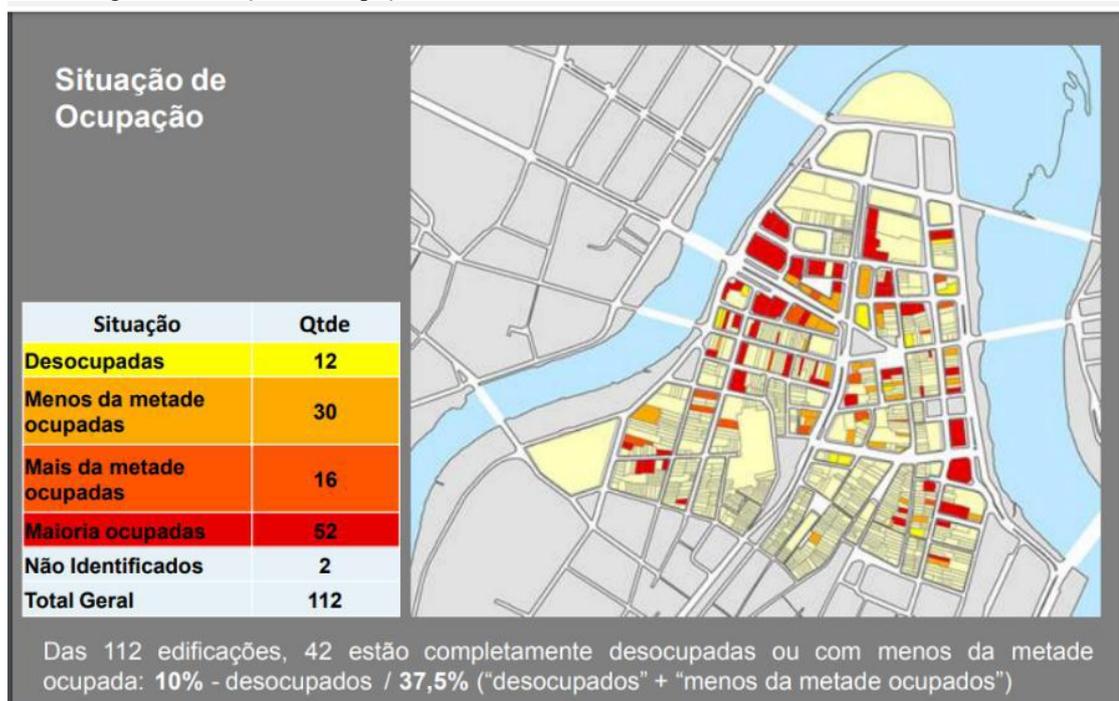
Conforme a ONG Habitat Para a Humanidade Brasil (2018), o número semelhante de famílias sem casa e de imóveis desocupados ou abandonados no país indica que o déficit habitacional é resultado de um número expressivo de imóveis que não cumprem sua função social. Estes geralmente pertencem a empresas ou a pessoas que não arcam com seus deveres legais perante o espaço. Tais disparidades conduzem o Brasil a sediar inúmeros conflitos relacionados a essas dinâmicas.

De um lado, movimentos sociais se colocam na linha de frente na tentativa de que a sociedade participe das discussões relacionadas à reconfiguração dos seus espaços vazios/abandonados/subutilizados, para que possam, todos os habitantes, contar com espaços de uso, de fato, coletivo; ou, pelo menos, para que não haja segregação. Fala-se em direito à cidade (LEFEBVRE, 2001), isto é, se busca uma apropriação democrática do espaço, de maneira que todos tenham direito de nele existir e coexistir. Nesta arena, encontram-se também as grandes empreiteiras e os governos, que veem naqueles mesmos pontos a possibilidade de negociação rentável.

O filme brasileiro *Aquarius*, dirigido por Kléber Mendonça Filho (2016) conduziu as discussões sobre o modo de habitar para as telas e para a agenda pública. Na película, que se passa no Recife, uma jornalista aposentada tenta defender o apartamento em que viveu por toda a sua vida das investidas de uma construtora que pretende demoli-lo, erguendo um arranha-céu em seu lugar. A capital pernambucana não surge na história por acaso. Apontada como o metro quadrado mais caro do país fora do eixo Sul-Sudeste, conforme o Índice FipeZap, calculado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), a cidade já apresenta saturação em diversos bairros, especialmente aqueles voltados para a classe média alta, próximos ao mar ou rio, o que tem feito com que as construtoras busquem novos espaços para erguer edifícios.

Nesta que é uma das principais cidades do Nordeste brasileiro, há um déficit superior a 60 mil habitações. Com população estimada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 1,6 milhão de habitantes em 2019, a cidade tem nos seus barros centrais um grande número de imóveis vazios. Em 2018, a ONG Habitat Brasil desenvolveu um levantamento dos 112 edifícios no bairro de Santo Antônio, no centro da capital pernambucana. Destes, 37,5% estão ociosos, seja totalmente desocupados ou com menos da metade de sua área ocupada. O espaço permitiria a construção de 2.106 unidades de habitação popular, segundo a organização.

Figura 1: Situação da ocupação dos edifícios do Bairro de Santo Antônio, no Recife



Fonte: Habitat para a humanidade Brasil (2018)

Ainda sobre este bairro, um levantamento das dívidas do Imposto Predial Territorial Urbano feito naquela região em 2018 indica a extensão do abandono. Nos bairros que formam o entorno histórico do Recife, São José, Santo Antônio e Santo Amaro, a inadimplência neste imposto somava R\$ 346 milhões. Desse total, a dívida ativa contabilizava de R\$ 263.422.481,30. Destaque-se que todo o Recife estimava, naquele ano, arrecadar R\$382 milhões com essa taxa. (MARCO ZERO, 2018)

É preciso que se diga que o Recife é, como toda cidade, múltipla. Mas, como poucas delas, convive com sua multiplicidade e a expressa como seu diferencial. O Recife se vende como multicultural. É nessa terra, conhecida pelo apego à cultura e às artes, do frevo como Patrimônio Imaterial da Humanidade (UNESCO, 2012), que se desenvolve um dos principais conflitos ambientais em curso no país, que diz respeito exatamente ao modo de habitar.

Responsável pelo primeiro grande ciclo econômico da história do Brasil, resquícios da época áurea da cana-de-açúcar ainda permanecem em solo pernambucano. Algumas como evidências, tais como as ainda grandes plantações de cana; os solos empobrecidos pelas coivaras; os engenhos e usinas em funcionamento durante parte do ano. Outras são lembranças, como os grandes armazéns, situados à beira dos rios, em área portuária, onde eram estocadas as sacas de açúcar para exportação e que hoje restam abandonados.

A Avenida Engenheiro José Estelita, localizada na região central do Recife, é um dos locais com grande presença destes armazéns, amurados, remanescentes da época açucareira. Neste espaço, especificamente, eles estão¹ voltados a uma imensidão de água doce: a Bacia do Pina descoberta, à mostra em sua plenitude. Cartão postal do Recife, a bacia é composta pela confluência de seis dos principais rios pernambucanos: Capibaribe, Tejipió, Jiquiá, Jordão e Pina. Com uma área total de dois quilômetros quadrados, a bacia está separada do oceano Atlântico exclusivamente por um dique artificial, construído sobre os recifes naturais, tendo contato com o mar apenas no final do seu canal portuário. (MARCONDES, 2009). Está situada em zona urbana, separando dois importantes bairros da Cidade: o Pina e o Bairro do Recife. Do primeiro, recebe a vista do mar e do segundo, o fervor do centro. Considerando as construções no local, atualmente, a Bacia do Pina oferece ao Recife mais de um quilômetro de vista de água completamente livre.

Tais como outros terrenos vagos nos grandes centros, derradeiras lembranças da industrialização nos centros, o espaço em que estão contidos os armazéns da antiga Rede Ferroviária Federal (RFFSA) é alvo de interesse e disputas. Por um lado, poder político e capital econômico unem-se numa lógica de acumulação urbana, onde predominam os interesses do mercado. De outro, movimentos sociais, atores contra-hegemônicos, colocam-se como entraves a esses interesses, articulando pautas sobre urbanização e direito à cidade. Trava-se uma luta pelo destino do terreno do Cais José Estelita, espólio da RFFSA, lugar que já foi de efervescência econômica, e

¹ Durante a escrita desta tese, os armazéns foram derrubados pelo Consórcio Novo Recife, do qual falaremos.

que hoje se mantém erguido por meio de forças culturais, históricas e, mais recentemente, políticas.

Ao admitirmos a existência de diferentes atores disputando um espaço, entendemos também que tais embates relacionados à apropriação de territórios são fruto de modos de contemplação distintos, uma vez que as malhas, redes e nós tecidas na organização territorial não são homogêneas ou uniformes. Na condição de constituintes da vida cotidiana, essas tramas, discursivizadas pelo jornalismo ao recontar o nosso tempo e reconstruí-lo, estão baseadas em critérios que também são próprios da sociedade e de um mundo inseridos num tempo e espaço específicos, daí à necessidade de entender o contexto em que se dá essa disputa.

A falta de terrenos livres nos bairros de classe média e alta, especialmente, impulsionou as construtoras a seguir uma tendência mundial, desenvolvida ao longo dos últimos anos, de transformar esses extensos espaços restantes nos grandes centros em lugares com alto valor de troca, disputados pelas novas “casas-grandes”². Para que seja possível desenvolver seus projetos, essas empresas lançam mão de uma série de outras atividades capazes de torná-los “ideais” para a moradia, seja pelo *marketing* contido na ideia da qualidade de vida ou pela apropriação de outros discursos, como o da facilidade de morar no centro, antes refutado pelas classes mais abastadas. É com esse ideal que o consórcio Novo Recife, formado pelas construtoras Queiroz Galvão, Moura Dubeux, ARA Empreendimentos e GL Empreendimentos, adquiriu em leilão o terreno que abriga os armazéns do chamado Cais José Estelita.

Ao longo dos últimos anos, foram muitos os jogos jurídicos, as disputas de ideias e de ações em relação àquele espaço. O cenário mudou ano após ano. Já se pleiteou um redesenho do projeto – com alguns ganhos tanto para os atores hegemônicos como para os contra-hegemônicos; já se falou em anulação do leilão, após a Polícia Federal assumir que se tratou de pleito fraudulento, voltando atrás em seguida; já houve presença maciça da discussão acerca da força da cultura na manutenção do Cais, uma vez que, em determinados momentos, foi o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) quem conseguiu manter os armazéns de pé ao assumir que o espaço tem grande valor arquitetônico; e, por fim, parte dos armazéns tornou-se poeira com o posterior início das vendas das unidades de alto padrão que estão sendo construídas no lugar. Com tantas discussões, há questões sobre aquele espaço que ainda não estão respondidas.

² A expressão “Casa-grande” refere-se às antigas casas dos proprietários de engenhos. (FUNDAJ, 2020)

Para dar conta de uma dessas perguntas, a de como o jornalismo discursivizou o espaço do Cais José Estelita¹, se propôs esta investigação. Se trabalhar somente com o momento do acirramento da disputa - a partir de 2014 - poderia desviar a visão habitual que se tinha sobre o espaço, era preciso dar um passo atrás. Com isso, propusemo-nos a investigar um *corpus* que pudesse apresentar uma construção temporal robusta sobre o assunto. Optamos, então, por trabalhar com o jornal Diário de Pernambuco, mais antiga publicação da América Latina e em língua portuguesa, com 193 anos. Destes, mais de 150 anos estão disponíveis para consulta na Hemeroteca da Biblioteca Nacional, de maneira que seria possível compreender e evidenciar a memória discursiva que emerge dessa narrativa a partir de um recorte mais amplo.

Ao decidirmos trabalhar com um corpus tão extenso como o do Diário de Pernambuco sabemos que há alguns pressupostos que aqui merecem reforço. O primeiro deles é que não tínhamos um Cais construído desde o início das edições do jornal. Conforme Gaspar:

No local da atual avenida Engenheiro José Estelita, em frente ao estuário do Pina, havia apenas um caminho de terra batida ou de areia da praia, onde circulavam – e às vezes atolavam – carros e carroças puxadas a cavalo e transportadoras de feno. Na área também se jogava futebol, se empinava papagaio e quando a maré baixava, boa parte do local se transformava em mangue, onde muitas pessoas iam, com seus ganchos e latas, pescar crustáceos. (GASPAR, 2009, documento online)

A avenida somente foi construída no primeiro mandato do Prefeito do Recife, Augusto Lucena², entre os anos de 1964 a 1968. Assim, uma busca que se pautasse apenas pelo toponímico da região seria infrutífera. Para resolver este impasse, passamos, então - seja por meio do próprio DP como fonte documental, além de outros materiais, tais como mapas e publicações do Recife datadas do início do século passado -, a entender como se conformou a região desde os seus primórdios. A proposta era identificar as potencialidades e possivelmente encarar como estas podem ter contribuído para o que se tem na memória sobre o Cais atualmente.

¹ Consideramos como parte desse terreno, no bairro de São José, o trecho que vai do início do Iate Cube do Cabanga ao viaduto das Cinco Pontas. Em alguns momentos, porém, quando se fala da época anterior ao aterramento que deu origem ao Cais, estas fronteiras tornam-se mais borradas. De qualquer forma, estamos restritos àquelas cercanias.

² Foi um momento de muitas construções e mudanças no planejamento urbano do Recife. Somente no primeiro mandato do prefeito Augusto Lucena foram construídas, além da já citada Avenida Engenheiro José Estelita, o edifício-sede da Prefeitura; o Colégio Municipal para ensino do 1º e 2º graus; mais de 4000 casas populares além das avenidas Caxangá, Antonio de Góis, Agamenon Magalhães, Domingos Ferreira, Abdias de Carvalho e o Cais do Apolo; além das pontes do Limoeiro, Jiquiá, Capunga e Caxangá. (BARBOSA, 2009)

Figura 2: Vista aérea da Bacia do Pina. Na seta, o areal em que mais tarde seria construído o Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, cujas reminiscências encontram-se dentro do terreno do Cais José Estelita



Fonte: Santos (2012)

Se não poderíamos pesquisar apenas por “Cais José Estelita”, tomamos pontos de referência perenes como Norte nesta incursão. Inicialmente, nos baseamos no Forte das Cinco Pontas e na Bacia do Pina para compreender o que rodeia (ou rodeava) aquele trecho de água e areia. Mais tarde, a estrada de ferro Recife ao S. Francisco também tomou seu lugar nas nossas pesquisas como um referencial. Assim, entender a conformação dos bairros, vias e monumentos que circundam aquela área foi o caminho que buscamos para conseguir remontar a história do Cais, como explicitaremos adiante.

Ao reivindicar o Forte das Cinco Pontas como início da nossa caminhada, é preciso dizer que este se localiza no atual bairro de São José, uma antiga propriedade do dono de engenho Ambrósio Machado. Durante o domínio holandês, a fortificação, cujo nome oficial era Frederick Hendrichik, foi erguido como uma tentativa de proteger as cacimbas de água, bem como de prover segurança ao escoamento da produção contra o ataque de piratas. Na região do Forte das Cinco Pontas, como ficou conhecido dado o seu formato inicial³, ainda havia outras terras, como aquela pertencente ao senhor Taborda, o que a fez ser conhecida como Campina do Taborda. Ali foi assinada a capitulação holandesa em 1654. Pereira da Costa (1952), autor que

³Mais tarde o forte foi destruído e reconstruído com apenas quatro cantos, formato que permanece até hoje

percorreu a história pernambucana, recorda que a região também já foi conhecida como “bairros baixos”, conforme anúncios da primeira metade dos anos 1800 publicados no próprio Diário de Pernambuco. Após aterros e melhoramentos, aos poucos a área foi recebendo moradores, especialmente após 1875 com a construção do mercado de São José. Durante muitos anos, o bairro de São José foi primordialmente residencial, donde aconteciam vários festejos de vulto, especialmente o Carnaval.

Até a década de 60 do século passado essa localidade ainda conservava suas características de bairro tipicamente residencial, onde não faltavam festejos populares nos períodos carnavalescos, juninos e nas comemorações de final de ano. (CAVALCANTI, 2010, p. 93)

Do ponto de vista comercial, tem-se, nos primórdios, que em frente à importante fortificação remanescente da ocupação holandesa, se instalou um matadouro, localidade em que eram abatidos animais cuja carne abastecia a capital. O estabelecimento é citado em ata de sessão da Câmara do Recife em 1831, conforme o jornal. Dizia tratar-se de 20 talhos que eram alugados aos marchantes; havia, ainda, currais para os animais.

No mesmo ano, a Câmara passou a estabelecer regras para a matança e venda de gado, a limpeza, o itinerário e horário de entrada das boiadas na cidade. O movimento era grande. Entre julho de 1839 e junho de 1840 foram mais de 25 mil animais mortos na região. A instituição chegou a contrair um empréstimo para construir o prédio do matadouro naquele lugar, nas imediações do Forte das Cinco Pontas, o que não se concretizou, após constatada a impropriedade do local. “As ondas, felizmente, destruindo os fundados alicerces, evitaram-nos o desgosto de vermos erigir um edifício que deporia contra a civilização da província”. O abatedouro, foi, então, assim como o curral, reconstruído no bairro do Cabanga, extremo da Rua Imperial, ainda nas cercanias, estando datado de 1855 o início de suas atividades. (PEREIRA DA COSTA, 1952, p. 97) A saída do matadouro deu espaço ao início da construção da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, cujos trabalhos foram iniciados em 1855, assunto a que retornaremos adiante.

Após reparos, as casas do então antigo açougue das Cinco Pontas foram transformadas em alojamentos para mendigos, uma espécie de albergue. Dom Pedro II, que iria visitar a cidade, soube que lhe fariam festas e sugeriu que, em vez disso, o dinheiro que seria empregado nas comemorações fosse usado para o benefício dos indigentes. Em 1859, o imperador assistiu à cerimônia de instalação do asilo de

mendicidade no térreo do Hospital Pedro II, na região central do Recife. Em 1867, a lei provincial indicou a construção de um prédio próprio para isso (PEREIRA DA COSTA, 1958).

Ainda cabe apontar que desde a segunda metade dos anos 1800, a região abrigou, também, um lazareto, um tipo de hospital de quarentena destinado a estrangeiros ou brasileiros em épocas de epidemias. Sabe-se, por exemplo, que pessoas escravizadas também ali foram deixadas para morrer, quando adoeciam ou mesmo quando já chegavam ao Brasil contaminados por alguma peste. (PEREIRA DA COSTA, 1952)

Foi também naquela região que o sanitarista Saturnino de Brito instalou a primeira companhia de tratamento de esgotos da capital. O bairro do Pina, que se liga hoje ao Cabanga por meio de duas pontes⁴ e cujo contato anterior era possível apenas por meio de barcos, foi tido, durante muito tempo, como o lugar dos dejetos da cidade, recebendo as tubulações que jogavam nas águas da praia, as sujidades e a água usada do Recife. Autores afirmam que, por isso, o bairro acabou não sofrendo, inicialmente, com a especulação imobiliária que tomou a sua vizinha, Boa Viagem, no início do século passado.

Ali também se deu o início da luta contra os mocambos. Nos seus arredores, uma infinidade de pequenas casas, quase sempre em madeira, algumas sobre o rio, foram sendo construídas ao longo dos anos, à medida que se aterrava o mangue para urbanizar a área, sempre relegada aos mais pobres, desde quando os grandes produtores de açúcar expulsavam essa população de seus engenhos. “O latifúndio do açúcar secretava sempre seus excessos de gente, que o latifúndio da lama absorvia como um mata-borrão” (CASTRO, 2010, p. 106). A área recebeu uma das primeiras vilas populares do Recife, inaugurada no final dos anos 1930, na qual passaram a viver os funcionários da Diretoria de Saneamento do Estado.

Naquele quadrilátero, por assim dizer, se deve também citar o Cais do Chupa⁵. Tal alcunha, admitida pela população, referia-se ao ato de sucção realizado por uma série de dragas que retiravam material arenoso de uma ilhota conhecida como Coroa

⁴ Somente em 1915 foi construída a primeira via sobre as águas

⁵ Para referendar a localização do dito Cais do Chupa, nos valem do Diário de Pernambuco como documento histórico. Em texto publicado sobre a História de Pernambuco, em 1930, consta: “Ora, a atual estação das Cinco Pontas, construída em 1884, ocupa o mesmo lugar da que primitivamente foi edificada em 1854; fica a leste da fortaleza, e entre ambas medeiam menos de 30 metros, distância que era a mesma a época dos holandeses quanto ao local. E até ontem, antes de ser aterrada toda a área atualmente denominada Chupa, as marés batiam fortes nos alicerces da estação”.

do Passarinho. As areias que dali saíam serviam para nivelar a antiga Ilha do Nogueira (ou da Barreta), cujo aterro deu origem ao que foi chamado de areal novo do Pina. O aterrado, inicialmente, receberia a construção de um aeroporto. Porém, com a impossibilidade de abrir mais espaço para o crescimento da pista de pouso, o projeto foi cancelado.

Figura 3: Jornal divulga plano de construção de aeroportos no Recife



Fonte: Fanpage do Facebook Recife de Antigamente (2019)

Pensou-se, posteriormente, na implantação de um parque de tancagem. Um incêndio envolvendo materiais semelhantes noutra ponto do estado também levou ao cancelamento da colocação dos tanques de combustível naquele trecho. Em coluna do Diário de Pernambuco (1935) diz-se, criticando os gastos e a pouca certeza de futuro do recém aterrado local, que:

Agora mesmo, como se não se bastasse o que tem feito [...] está se fazendo outra experiência com o aeroporto. Procedeu-se, há pouco, a um grande aterro no Pina para o aeroporto terrestre. Esse aeroporto ficaria ao lado do aeroporto marítimo [...] Gastaram-se nisso cerca de oito mil contos. Pois bem, quando tudo estava pronto, faltando apenas os retoques finais, modifica-se o primitivo projeto e delibera-se que o aeroporto não seria mais no lugar onde estava projetado e sim no Encanta Moça⁶. Um verdadeiro despropósito.[...] O curioso é que se cogita agora de remover

⁶ Refere-se ao atual Aeródromo de Pernambuco. Inaugurado em 1940, a pista de pouso localizava-se numa ilha da Bacía do Pina por um dos braços do Rio Capibaribe. Foi descoberta pelos franceses como local de pouso para aeronaves de pequeno porte, numa época em que a aviação no Estado ainda não dispunha de campo adequado para receber os aviões pequenos. Cabe reforçar que, nas décadas anteriores, os hidroaviões da PanAir, dos quais nos ocuparemos mais tarde, pousavam diretamente nas águas da Bacía do Pina, não sendo necessário aeroporto terrestre. (FUNDAJ, 2016)

para o aterro do Pina os tanques de óleo das companhias americanas e o parque de carvão. (DIARIO DE PERNAMBUCO,1935)

Com o litígio formado e nenhuma definição da destinação do terreno, este foi invadido em 1958. Em poucos meses a sua população já contava 20 mil habitantes.

Apesar da estreita relação com os rios, Da Silva Filho (2009) afirma que a posse e a concentração estética dos cursos de água no Recife sempre estiveram disponíveis aos mais abastados. Quando outros indivíduos tomavam posse dessas áreas havia intensa pressão política e econômica pela sua retirada. É o que aconteceu ao aterro citado. Apesar das tentativas de expulsão dos “invasores”, a teimosia daqueles, que voltavam aos seus casebres mesmo quando retirados a força, tomou parte do toponímico do bairro, hoje Brasília Teimosa, um exemplo claro da dinâmica citada pelo autor. Além desta, outras comunidades foram se formando naquele entorno ao longo dos anos, sempre a partir de lutas sociais.

Figura 4: Imagem de satélite extraída do Google Earth para estudos mostra área bairro de São José e circunvizinhança



Fonte: Borges (2015)

Em relação aos aterros citados, destaque-se que o Recife nasceu e cresceu sobre as águas, sejam do mar, das lagoas e, especialmente, dos rios. Cavalcanti (2010, p. 18) afirma que “a hidrografia do Recife é tão importante quanto sua história, não é a toa que ele é chamado de cidade das águas”. A cidade foi criada à volta da Ermida de Santelmo, santo protetor dos pescadores. Os cursos de água, no Recife, também foram cruciais para o escoamento da produção açucareira, por si só segregadora e estratificada. Sua relação com as águas também pode ser percebida com a expansão

de chácaras ou sítios de uma população abastada que se aproximava do rio por sabê-lo medicinal.

[...]os médicos do Recife, por volta de 1758, por observações feitas, concluíram que havia no uso de banhos no rio Capibaribe grande vantagem para debelar certa febre epidêmica que desde 1746 aparecera aqui. Com esta descoberta e o gosto da população pelos banhos de rio, as grandes propriedades ribeirinhas começaram a sofrer as primeiras divisões e foram surgindo os sítios ou chácaras recifenses [...] (CAVALCANTI, 2010, p.22)

A expansão de sua população deu-se no século XVIII, sendo oficialmente capital do estado somente em 1827. Siqueira (2014, p.217), ao entrevistar interlocutores especialistas, artistas e moradores dos bairros históricos de São José e Santo Antônio, no Recife, a fim de capturar a noção de paisagem urbana com vistas à sua conservação, percebeu que a Bacia do Pina foi citada de maneira unânime pelos entrevistados, “como se estas terras encharcadas fossem parte da pele que recobre o Recife e da ‘carne’ dos recifenses”. Do mesmo modo, em seu *Guia prático, histórico e sentimental da cidade do Recife*, o sociólogo Gilberto Freyre, ao descrever a capital pernambucana, afirmou que “não se compreende o Recife desquitado da água que lhe vem distinguindo a fisionomia: a água do Capibaribe; a água do Beberibe; a água do mar; a água do açude de Apipucos”(FREYRE, 2007, p.78).

Dos rios, das pontes, do barulho do mar e dos homens (e) caranguejos do mangue, Recife, cidade de efervescência cultural ímpar, durante muitos anos centro do Nordeste, é, ainda, a Veneza brasileira. Embora cidade das águas, habitualmente deu as costas aos seus espelhos. Uma das exceções é a Avenida Boa Viagem, onde a ocupação com elevado gabarito e sem escalonamento impediu a ventilação e o descortino da paisagem para as ruas posteriores. “Foi uma privatização da paisagem e cerceamento, permitido pela legislação, do direito de estar ao sol, na avenida, após o meio dia” (NUNES, 2015, p.225).

Mas foi somente a partir dos anos 1990, que a “valorização das frentes de água” passou a figurar em grandes projetos previstos para a cidade. Em comum, tais iniciativas compartilhavam a ideia de uma concentração da apropriação estética a serviço de uma determinada parcela da população - aqueles a quem cabe apreciar o belo.

Com isso, terrenos voltados aos cursos de água passaram a suscitar maior interesse, especialmente do mercado imobiliário. Dentre estes, o terreno do qual falamos.

[...]ao longo da história percebe-se que a função estética é sempre utilizada em prol das camadas mais favorecidas; mesmo quando o potencial estético encontra-se subutilizado, surge um ordenamento espacial que procura potencializá-lo para determinados segmentos sociais. (DA SILVA FILHO, 2009, p. 23)

Da Silva Filho (2009) propõe, ao citar as mudanças projetadas para a região do Cais, que a apropriação da estética ambiental na paisagem, especialmente dos cursos de água do Recife, é um elemento agregador de lucro, conferindo às edificações um potencial atrativo. Segundo o autor, mesmo em situações nas quais a potencialidade estética era vista como um entrave - a exemplo de um manguezal, que pode ser apontado como insalubre para os moradores mais empobrecidos e um empecilho a projetos urbanísticos, se estiver localizado numa área de expansão imobiliária, para os mais abastados pode ser vendido como um atrativo, uma vez que a estética ambiental possibilita aumentar as margens de lucro. No caso Recifense, diz o autor, isso é facilmente perceptível na ocupação e valorização das margens do rio Capibaribe ou dos rios e manguezais do Sul da Capital por meio das terminologias “beira rio” “beira mar” e “beira mangue”, que significam de maneira diferente, embora estejam referindo à mesma unidade ambiental.

Hoje, como propõe Vainer (2003), as grandes cidades parecem diante de uma mercantilização exacerbada, na qual esta é uma mercadoria a ser vendida num mercado fortemente competitivo em que outras cidades também estão à venda. O marketing urbano, nesse sentido, atua como determinante do processo de planejamento e gestão das cidades e estas comportam-se como empresas agindo para o mercado.

A cidade como mercadoria, que é construída para se tornar atrativa do ponto de vista comercial, é assunto de interesse de uma série de estudiosos. Bernardino (2015) afirma que a analogia da cidade-mercadoria refere-se aos esforços empreendidos pelas prefeituras de modo a criar condições materiais e simbólicas pelas quais seja possível vender a cidade. Reportando-se a Vainer (2000), afirma que há dois movimentos concatenados que servem à cidade enquanto mercadoria: “a construção, no território da cidade, dos insumos valorizados pelo capital e a construção simbólica da imagem da cidade a ser afirmada e difundida externamente através de estratégias de *city-marketing*” (BERNARDINO, 2015, p.24).

Por meio destes esforços concentrados em fragmentos da cidade, constituem-se as chamadas “ilhas de primeiro mundo”. Ainda conforme Bernardino, seguidamente

esses espaços incluem, não acidentalmente, conforme a autora, áreas centrais degradadas e desvalorizadas que devem, portanto, passar por um processo de renovação e ressignificação.

David Harvey (2001) ao falar do empreendedorismo urbano, afirma que existe nessas situações um certo nível de concorrência interurbana que pode levar, por exemplo, à repetição de padrões de desenvolvimento, como a construção de shoppings, centros culturais, de construções à *beira do mar ou de rios* (grifo nosso), dentre outros. Com a elaboração destes chamarizes para atrair o capital à cidade, conforme Harvey, é possível identificar uma conexão importante entre a ascensão do empreendedorismo urbano e uma inclinação pós-moderna à fragmentação em detrimento de um projeto de planejamento urbano abrangente. Segue-se uma moda em vez de experimentar valores duradouros. Multiplicam-se as renovações em zonas portuárias, os estádios, os shoppings centers espetaculares em diversas cidades, o que torna efêmera qualquer vantagem competitiva esperada. Mirando colocar-se à frente da concorrência, as metrópoles contemporâneas definem seus futuros. Esta procura por diferenciação e a consequente geração de lucros, constituída seja por meio da gestão ou da postura perante o mercado, tem produzido diversos efeitos que, embora pareçam dicotômicos, nem sempre são.

Em nome do mercado se pode construir uma cidade sustentável. Ou erguer edifícios de centenas de metros e formar grandes ilhas de calor. Ou pode-se erguer uma cidade na qual há bairros sustentáveis e outros que se transformam em grandes ilhas de calor. Pode-se, ainda, recuperar um espelho d'água ou aterrar um leito de rio. Talvez recuperar um espelho d'água como compensação ambiental por ter aterrado um leito de rio. Experiências semelhantes, temos. É possível, também, ainda em nome do mercado, construir moradias de interesse social para refrear o déficit habitacional do qual falamos. Ou cercar espaços públicos e oferecê-los à exploração da iniciativa privada. Ou, ainda, apartar os dois públicos: aos pobres, a distância. Aos ricos, a fruição.

Este é o cenário com o qual trabalhamos. Um país de dimensões continentais, com intensa desigualdade econômica, no qual sobram espaços, mas falta moradia. No qual são erguidos latifúndios do campo ao asfalto. E no qual ainda há trabalhadores sem terra. Um país em que “No lugar de um cidadão formou-se um consumidor que aceita ser chamado de usuário” (SANTOS,2007, p. 25)

Assumimos alguns caminhos nesta investigação que merecem, também, constar: o primeiro é o de que se faz necessário, para responder às inquietações que se sobressaem na pesquisa, enxergar o texto para além de sua superfície. Para tanto, tencionamos refletir sobre o *corpus* a partir da Análise de Discurso (AD) de matriz Pecheutiana, que tomamos como dispositivo teórico-metodológico. O gesto de leitura assumido para esta investigação é, conforme Pêcheux (1993) o de uma análise não-subjetiva da subjetividade, constituída sobre uma perspectiva materialista do(s) dizer(es).

Entende-se, partindo deste referencial, que não se pode analisar um discurso como um texto hermético, completo em si mesmo, mas o conjunto de discursos possíveis a partir de determinadas condições de produção (PECHÊUX, 1993). Conforme Eni Orlandi (2009), um texto, enquanto objeto empírico, tem suas margens delimitadas, mas se o considerarmos como discurso, veremos sua incompletude. A fim de perceber o texto não como unidade fechada, mas na sua relação com outros textos, com suas condições de produção e com a exterioridade que lhe constitui, definimos a AD como teoria e método nesta investigação.

Entendemos, ainda, a importância do jornalismo na narração dos fatos que acontecem na sociedade e, admitimos a relevância que esse debate tem para a esfera pública. Para além da noção de valores-notícia, sabemos que, ao considerar a posição mercadológica que assumem as grandes corporações midiáticas, muitos assuntos que tocariam os critérios de noticiabilidade são silenciados, uma vez que feririam os ideais corporativos, enquanto que outros, com talvez menos relevância no cumprimento da função social do jornalismo, adquirem espaço privilegiado. Cremos que as questões sobre a ocupação urbana devem figurar no jornalismo considerando a sua finalidade primeira que é a de fornecer aos cidadãos a informação de que precisam para a vida em sociedade, auxiliando-os na organização e verificação daquilo que é necessário para a construção de sua cidadania (KOVACH, ROSENSTIEL, 2001).

Temos, ainda, como pressuposto, que a questão requer um olhar complexo e merece ser entendida em rede. Não se trata somente de saber o que é dito sobre o Cais, como é dito, por quem é dito e de que maneira isso emerge do discurso. Mas refletir sobre a necessidade de se pensar os fenômenos sociais na sua inter-relação e interdependência, buscando compreender o processo sobre o qual trabalhamos como pluridimensional e interdisciplinar. Diz respeito a enxergar os problemas do cotidiano como questões de toda uma sociedade. E questões do mundo como individuais. Para

tanto, trabalhamos com o Jornalismo Ambiental, que tem no Paradigma da Complexidade (MORIN, 2013) um dos seus valores basilares.

Conforme Girardi et al (2012), o jornalismo ambiental se propõe transformador, mobilizador e promotor de debate por meio de informações qualificadas e em prol de uma sustentabilidade plena. Requer olhares mais abrangentes, que possibilitem ver as conexões e superar a fragmentação reiterada. Do mesmo modo, a busca pela abordagem dos mais variados assuntos, sejam eles da área econômica, social ou governamental, tendo como pano de fundo a possibilidade da sustentabilidade e a busca pela justiça social, deve ser interesse da imprensa (GIRARDI; MASSIERER; SCHWAAB, 2006).

Entendemos, assim, os embates relacionados à ocupação urbana como problemas ambientais. Para além do meio ambiente como sinônimo de natureza, as cidades são o habitat do homem. A degradação da qualidade de vida, a perda de espaços de lazer e fruição, a desagregação das relações humanas, o uso irracional do lugar de habitar, são problemáticas importantes e fazem parte de uma crise ambiental.

Sabemos que as relações existentes entre o homem e a cidade têm sido investigadas por uma série de áreas do conhecimento, como Antropologia, História, Geografia, Arquitetura e Urbanismo, Psicologia e Engenharia. Trazemos a discussão para o jornalismo, que entendemos como forma de conhecimento e de (re)produção de sentidos, para investigar de que maneira, neste contexto de conflitos ambientais, o movimento mnemônico promovido pelo jornalismo ao reconstruir um monumento, espaço ou fato pode proporcionar a um indivíduo que não tenha qualquer experiência de sentidos direta com esse lugar, desenvolvê-la. Essa construção nos interessa: como o jornalismo enquanto discurso faz ressoar a memória do local, que poderá levar os consumidores de suas reportagens a vivenciar uma experiência simbólica com aqueles lugares?

Nesse sentido, buscamos articular teorias do jornalismo, adicionando a elas a noção de memória - que é cara à Análise do Discurso, tal como proposta por Michel Pêcheux- compreendendo o jornalismo como discurso capaz de propiciar um (re)conhecimento da sociedade com relação ao lugar em questão, por meio da atualização de apreensões sobre acontecimentos e sobre a projeção de um passado reconstruído. Com isso, não queremos dizer que seja possível transferir a memória do

jornalista⁷ para o seu leitor, mas que, ao relatar aquilo que aconteceu, o jornalismo possa fazer a sociedade compreender a si mesma. Refletir sobre o jornalismo como discurso, da maneira que propomos aqui, antes de tudo, é admitir o lugar da equivocidade nessa construção discursiva, já que o sentido é da ordem do derivável. A análise do discurso nos permite fazer esta observação, embora não pretenda – e nem possa – nos fornecer todas as respostas.

Justificamos esta pesquisa especialmente por vivermos um movimento de mudanças no tecido urbano do país. Para alguns, a dinâmica é de gentrificação, termo do pesquisador escocês Neil Smith (1970) que se refere ao enobrecimento de uma área, causando a segregação da população menos abastada. Para outros, apenas um redesenho. De qualquer maneira, investigar como estas mudanças têm surgido e tomado força é uma tarefa válida, especialmente ao tratarmos de um assunto que ainda está acontecendo. Vivemos um momento oportuno de definição dos usos do terreno e no qual outras tantas memórias de outras várias cidades estão sob tensão. Assim, refletir sobre esse processo enquanto ele ainda acontece nos dá a oportunidade de, de alguma forma, nos tornarmos partícipes dele.

Fundamentamos este trabalho, ainda, na necessidade de se olhar o meio ambiente para além das questões relativas à natureza, à fauna e flora, o aquecimento global, degradação dos rios e florestas.

Este tem sido o caso para muitos dos problemas contemporâneos, por exemplo a redução da camada de ozônio, a perda da biodiversidade, a destruição da floresta tropical, o aquecimento global. Por outro lado, outros problemas de significância ambiental não conseguem entrar na agenda pública porque eles não são considerados especialmente válidos como notícia (HANNIGAN, 2009, p. 118).

Porém, ainda que exista, hoje, uma maior veiculação dos problemas ambientais nas mídias tradicionais, a visão ainda fragmentada impingida pelos jornalistas à questão é um empecilho ao sucesso nessa empreitada. Mudar esse pensamento tem sido, inclusive, alvo de esforços dentro deste Programa de Pós Graduação, no Grupo de Pesquisa Jornalismo Ambiental.

⁷ Para essa observação, ancoramo-nos em Ricoeur ao descrever o caráter essencialmente privado da memória. “Primeiro, a memória parece de fato ser radicalmente singular: minhas lembranças não são as suas” (RICOEUR, 2007, p. 107)

Sabemos que a comunicação sobre ambiente se tornou mais eficaz nos últimos anos, talvez, principalmente, porque os problemas relacionados à questão ambiental têm afetado de forma crescente a vida das pessoas. Mas até que ponto a necessidade de se pensar um futuro ambientalmente sustentável está claro para todos? Operar jornalisticamente neste terreno levanta a necessidade de um jornalista que não reforce o estigma de que **meio ambiente é sinônimo de fauna e flora**.(GIRARDI; MASSIERER; SCHWAAB, 2006, p.7, grifo nosso)

Logo, investigar a ocupação urbana como problemática ambiental e reforçar este posicionamento na academia é um passo importante para um novo agendamento da questão.

Esses apontamentos nos levam a afirmar que esta pesquisa encontra uma lacuna importante nas discussões sobre o jornalismo como construtor de memórias, bem como os temas relacionados ao urbanismo. Assim, propomos que esta investigação, que diz respeito ao estudo do jornalismo como discurso capaz de promover (re)conhecimento de determinado grupo em relação a um espaço urbano representativo é um esforço de aproximação entre essas áreas do conhecimento que, embora, complementares, ainda pouco dialogam.

A hipótese a que nos filiamos é a de que o Cais⁸ atravessou, ao longo dos anos, diferentes ciclos, sendo lido como expectativa, quando de sua construção; de pujança, durante a época áurea da exportação de açúcar; e de declínio junto com a queda das exportações. Admitimos, a partir disso, que, por meio do discurso constituído pelo Diário de Pernambuco sobre o assunto, é possível apreender como o recifense entende o Cais atualmente.

Para balizar esta investigação, assumimos a seguinte questão de pesquisa: **Como o Diário de Pernambuco construiu discursivamente a memória sobre o Cais José Estelita entre os anos 1825 e 1984⁹**? Esta pergunta nos conduz ao objetivo geral que é o de **compreender como o discurso jornalístico do Diário de Pernambuco sobre**

⁸ Sempre que for citado o Cais, nesse sentido, se refere às regiões que o precederam anteriormente e que o rodeiam nos dias atuais, uma vez que, como já dito, o corpus analisado é anterior ao aterro e construção do que se tem por Cais José Estelita atualmente.

⁹ Nossa ideia inicial era trazer a investigação até os dias atuais. Esta foi impedida pela dificuldade de acessar o material restante. Parte bastante fragmentada dele está disponível na Fundação Joaquim Nabuco para consulta física. A maior parte do acervo encontra-se no Arquivo Público de Pernambuco Jordão Emerenciano, porém a pesquisa também deve ser feita presencialmente, no material físico, mediante agendamento dos exemplares necessários. Para prolongar a pesquisa até os dias atuais seriam mais de 35 anos de material. Consideramos que não seria possível fazê-lo, dada a distância geográfica que nos separa de Pernambuco, além, é claro, do tempo que seria necessário para percorrer todos esses anos no material impresso. Ademais, acreditamos que os mais de 150 anos de material disponíveis na Hemeroteca já nos permitiriam responder ao nosso objetivo.

o Cais José Estelita, entre os anos 1825 e 1984, o instituiu como memória para a Cidade do Recife.

Para responder ao objetivo geral, temos como objetivos específicos: mapear marcas discursivas que qualificam o Cais no DP; investigar as temáticas que inserem o Cais no DP ao longo dos anos; descrever outros discursos que o jornalismo do DP mobiliza no movimento de remissão histórica para sua construção narrativa sobre o Cais; e caracterizar as estratégias discursivas utilizadas pelo DP para que o leitor (re)conheça o Cais.

Esta investigação está assim dividida: o segundo capítulo apresenta o Cais José Estelita, sua localização e formação, bem como os lados da celeuma: o consórcio Novo Recife e o movimento Direitos Urbanos. O terceiro capítulo traz três núcleos: o território, no qual inserimos as discussões no campo da Geografia; a memória, constituída a partir do jornalismo, da cidade e do discurso; e o discurso propriamente dito, onde apresentamos a operacionalização teórico-metodológica com a Análise pecheutiana. No quarto capítulo, materializamos os dizeres do Consórcio e do movimento social, a partir de seus viéses, acerca da história e do meio ambiente. O quinto capítulo é constituído da análise discursiva das publicações do Diário de Pernambuco. O sexto capítulo traz algumas considerações preliminares somadas a uma análise qualitativa do mesmo material. Por fim, apresentamos os resultados desta investigação.

Para iniciar o trabalho, partimos, então, para um olhar sobre o Recife.

2. O CAIS DE QUE FALAMOS

Dentre os muitos ideais de uma vida perfeita veiculados cotidianamente pelas mídias, repetem-se as referências à realização do “sonho da casa própria”, expressão de uso corrente, sendo, inclusive, plataforma política presidencial nos últimos anos. Porém, quando citamos o grande déficit habitacional a que o país está exposto, se pode dizer que essa aspiração ainda está distante de ser real para boa parte de sua população.

Se faltam moradias, por outro lado, não se pode dizer o mesmo de território. O Brasil é um país de dimensões continentais e ainda se mantém como uma nação próspera em áreas improdutivas concentradas em poucas famílias. Tais contradições presentes num país de latifúndios e favelas repercutem de Norte a Sul do país, nos quais multiplicam-se os conflitos pela ocupação de territórios.

Pensar neste tipo de embate, há algum tempo, nos remetia somente aos ambientes rurais; atualmente, é preciso, também, observar o meio urbano, onde grandes corporações têm conformado seus próprios latifúndios, decidindo o futuro de famílias ou de cidades inteiras com base nas suas estratégias de mercado. Com a diminuição de terrenos livres nas grandes cidades, a especulação imobiliária se lança sobre imóveis antigos, terrenos desocupados ou, até mesmo, sobre áreas de ocupação desordenada ou, ainda, de proteção ambiental.

Neste sentido, junto com os conflitos que tomam forma no Brasil ao longo dos últimos anos, também se pode falar de um considerável número de movimentos sociais interessados nessas causas, que buscam nas características do local ou na identidade de seus habitantes os alibis para a sua manutenção. Os grandes eventos sediados no Brasil, por exemplo, e suas conseqüentes demolições e desapropriações, foram motores de uma série de movimentos que se ergueram na tentativa de discutir os modos de ocupação urbana vigentes no país e a política do Brasil com respeito aos moradores das áreas que são alvo de especulação imobiliária. Falava-se no peso das desapropriações como apagamento da história destas pessoas, como negação de suas identidades constituídas sobre aqueles territórios.

Porém, há outros embates relacionados à terra ocorrendo no Brasil sem que exatamente haja moradores em risco. Trata-se dos terrenos remanescentes das áreas

de industrialização nos grandes centros, muitos dos quais em desuso há décadas, em especial aquelas pertencentes a antigos Cais. São armazéns, galpões e extensos espaços não construídos, localizados nas frentes de rios ou lagos, nos quais não há habitantes. No início deste século, em que emerge uma economia baseada fortemente na conjugação entre mercado imobiliário e financeiro, estes passam a ser vistos como reservas de terras a serem inseridas no novo foco de desenvolvimento (BORGES, 2015). Sobre estes, as construtoras têm lançado seus olhares cobiçosos, com apoio governamental e de boa parte da sociedade, é o caso, por exemplo, do Cais Mauá, em Porto Alegre, da Orla da Bacia do Guajará, em Belém do Pará e do Cais José Estelita, com o qual nos ocupamos. Sobre este, voltemos ao início do século passado, para entender como se deu a ociosidade destes terrenos.

Mendonça (2014), ao proceder a um levantamento histórico sobre as frentes d'água no Recife, afirmou que embora a criação do Porto do Recife se confunda com o surgimento da cidade, em meados do século XVI, foi somente a partir do início do século XX que passou a funcionar com um formato moderno de portos, passando a operar comercialmente em 1918. Erguida como prolongamento do Porto, a área do Cais José Estelita, como o próprio Recife, é resultado de sucessivos aterros¹⁰, estes concluídos no final da década de 1930, período de grandes transformações urbanas no centro histórico da cidade.

Construído para receber galpões de armazenamento, a área abrigou, também, um pátio da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Por ele, passou a Estrada de Ferro do Recife ao São. Francisco, que, como dissemos, teve sua construção iniciada em 1855, com a promessa de ligar o mar salgado - o oceano Atlântico - ao mar doce- o rio São Francisco. Sobre esta, incumbe dizer que as estradas de ferro, que já revolucionavam o transporte de cargas e pessoas na Europa e Estados Unidos chegaram ao Brasil em abril de 1854, quando Dom Pedro II inaugurou o primeiro trecho de ferrovia no país. De Porto Mauá a Fragoso, no Rio de Janeiro, o trecho tinha pouco mais de 14 quilômetros. A linha, que mais tarde se tornaria a Central do Brasil, logo alcançou Petrópolis, transpondo a serra do mar. Em setembro de 1855, foi iniciada a construção da segunda linha, a Estrada de Ferro Recife a São Francisco. (IPHAN, 2018, documento não paginado)

¹⁰É área de mangue, de charco. Terreno pantanoso. Descrito por Josué de Castro (2010) como paisagem anfíbia, de homens que vivem na água (doce e salgada) e na terra e destas tiram tudo o que precisam.

Sua expansão ocorreu ao longo de um século e mais de 1300 quilômetros de extensão e contou com a participação da Inglaterra para a sua feitura. Propunha-se que a estrada ligasse o centro do Recife a um dos pontos de maior navegação do Rio São Francisco, considerado o Nilo brasileiro. Em fevereiro de 1858 inaugurou-se o primeiro trecho da via férrea. Na ocasião, já se contavam seis pontos de parada, que iam da estação Cinco Pontas, no centro do Recife, à estação Cabo, na cidade homônima.

As cidades que integram ou integraram a rede ferroviária foram alvo de desenvolvimento econômico, social e cultural, presenteadas com o que havia de mais moderno para o transporte terrestre. Os caminhos de ferro chegaram a criar ou fundar cidades. (BORGES, 2014, p.32)

Antes da inauguração da estação central de passageiros, em dezembro de 1888, os trens partiam de uma pequena paragem provisória. O edifício, que em 1934 passou a centralizar a chegada de todos os trens das linhas férreas da Great Western, quando instalado, foi descrito como monumental para a época (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1968). Com a necessidade manifesta pela companhia inglesa *Great Western of Brazil Railway Station*, que até então administrava redes ferroviárias brasileiras, de um pátio grande o suficiente para abrigar as amplas composições, o aterro do Cais José Estelita, que foi pensado inicialmente para abrigar galpões de armazenamento, foi cedido para esta função. Houve ampliação na capacidade de tráfego por meio de incremento das linhas e a construção de novos edifícios operacionais. Ao longo dos 50 anos seguintes, a esplanada ferroviária foi sendo expandida junto com a sua complexidade operacional.(SANTOS, 2012)

Conforme Borges (2014), com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, a *Great Western* sentiu a crise econômica que se abatia sobre seu país de origem. Houve forte pressão para que as estradas fossem entregues ao Brasil e, em 1941, após outras tentativas de manutenção da concessão, a companhia optou por adiantar a finalização do contrato. Com isso, as estradas de ferro, já com graves dificuldades econômicas, passaram a ser responsabilidade da estatal Rede Ferroviária Nordeste (RFN), mais tarde anexada à recém-criada Rede Ferroviária Federal (RFFSA), que se propunha a reorganizar a malha férrea e, posteriormente, aumentá-la.

Era 1957 quando a RFFSA assumiu o comando das linhas férreas. Os investimentos, que estavam a todo vapor com o Plano de Metas¹¹ do presidente Juscelino Kubitschek, privilegiaram o transporte terrestre, com a construção de extensas rodovias, e encaminharam ao declínio o modelo ferroviário. O desenvolvimento viário se sobrepôs. No Recife, por exemplo, a estação das Cinco Pontas, marco do início da Estrada Recife ao S Francisco, foi demolida para a construção de um viaduto. Progressivamente, o transporte de passageiros nas linhas férreas diminuiu, mantendo-se primordialmente com o transporte de cargas (BORGES, 2014; BRASIL, 1958).

Já na década de 1990, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, sendo os serviços de transportes de carga repassados para o setor privado. Com a dissolução da companhia, seus ativos operacionais foram arrendados a concessionárias operadoras das ferrovias, estando sob a tutela do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Já seus ativos não-operacionais, quando detentores de valor histórico, foram transferidos para o Instituto do Patrimônio Artístico e Histórico Nacional (IPHAN) e, em caso contrário, passaram a pertencer à União, sendo por ela leiloados para a amortização da dívida pública da referida companhia (BRASIL, 2007).

É neste contexto que se insere o terreno de 101,7 mil metros quadrados, leilado pela União a um consórcio de construtoras, que viam nele a possibilidade de construir edifícios empresariais, residenciais, além de hotéis de alto luxo. Com a transferência de parte das atividades do Porto do Recife para o Complexo Industrial Portuário de Suape, em Ipojuca, litoral sul de Pernambuco, a extinção da RFFSA e o declínio do transporte ferroviário, o Pátio das Cinco Pontas foi sendo paulatinamente esquecido e sucateado. Desde o encerramento das atividades dos armazéns e a extinção da rede ferroviária, o espaço, que abriga o que restou das instalações portuárias e ferroviárias, desde armazéns, trilhos e moradias dos antigos funcionários da RFFSA, tornou-se obsoleto.

¹¹ O Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek propunha projetos a serem executados com orçamento público e privado com vistas ao desenvolvimento econômico do país. Em seu capítulo destinado aos transportes, o plano propunha, dentre outras coisas, o “Reaparelhamento das ferrovias, com aquisição de 11.000 vagões, 900 carros de passageiros, 420 locomotivas modernas e 850.000 toneladas de trilhos novos” além da “Construção de 2.100 km de novas ferrovias e 280 km de variantes, assim como alargamento de 320 km para bitola de 1,60 m”. Porém, além de não cumprir as metas estipuladas para este transporte completamente - mesmo com revisão dos objetivos o governo não alcançou 50% deste - a União ainda estimulou o transporte de cargas e de passageiros por via terrestre, superando os investimentos inicialmente previstos para essa área. (BRASIL, 1958)

O terreno que abrigava o antigo Cais José Estelita, cuja consolidação se deu na década de 1950, junto com o auge do desenvolvimento proposto por Juscelino Kubitschek, e teve o apogeu do seu funcionamento, com as obras de urbanização devidamente concretizadas, cerca de uma década depois (PONTUAL, 2007), ficou “à disposição”. Fechado, de costas para a cidade e sem moradores, o Cais José Estelita passou a viver de memórias. Ou de expectativas. Sua localização privilegiada o tornou alvo da especulação imobiliária, crescente na capital pernambucana, à medida que os espaços livres, principalmente com vista de rio ou mar, diminuem e alcançam valores estratosféricos.

Bernardino (2015) afirma que hoje há um processo de transformação daquela área, concentrando investimentos públicos e privados, a fim de produzir o Recife-mercadoria. Os projetos pontuais propostos para o espaço são compreendidos como vetores de valorização e, mesmo quando aparentemente desconexos do seu entorno, fazem parte de um projeto mais amplo de cidade que vê na área centro-sul do Recife uma pretensa “ilha de primeiro mundo” que se pode projetar para o marketing externo e ser vendida como “mercadoria” em um cenário de competição entre cidades por investimentos privados.

Para que possamos compreender o Recife como espaço desse conflito, convém que analisemos a capital pernambucana em relação à expansão imobiliária, como veremos adiante.

2.1 Restrições à expansão imobiliária no Recife

O Recife é uma das menores capitais brasileiras¹² com aproximadamente 220 mil metros quadrados - o correspondente a 0,2% da extensão territorial de Pernambuco - e, como poucas, com sérias restrições em relação à ocupação. Está no delta de rios, dispõe de manguezais relevantes ambientalmente e não se pode prescindir de preservá-los - embora os aterros tenham sido habituais, como já dissemos. Conforme Cavalcanti (2010), em termos geológicos e geográficos, os bairros centrais do Recife são fruto do assoreamento dos rios e de vários aterros realizados pelo homem ao longo dos anos e que estreitaram os caminhos fluviais a medida que alargaram ilhas e

¹² É maior apenas que Vitória (ES), Natal (RN), Aracaju (SE) e João Pessoa (PB). (IBGE, 2013)

penínsulas. Estas áreas alagadiças contam com solo mole, considerado impeditivo para realizar empreendimento com rentabilidade, já que exigiriam um estaqueamento profundo para as fundações de qualquer construção. Outros impedimentos também conformam o território recifense quando se trata de novas construções.

Por ser uma cidade histórica, há uma massa de monumentos e prédios de valor¹³ considerável para a memória e que exigem preservação compulsória. Num nível local, há mais de 260 construções consideradas Imóveis Especiais de Preservação (IEP)¹⁴, “aqueles constituídos por exemplares isolados, de arquitetura significativa para o patrimônio histórico, artístico e/ou cultural, os quais interessam à cidade preservar.” (RECIFE, 2019). Algumas construções anexam esses prédios às suas obras, é o caso do Edifício Castelhinho, em Boa Viagem que transformou o antigo restaurante de mesmo nome, edificação histórica do Recife e uma das primeiras às margens da Avenida Boa Viagem, em seu salão de festas (LELIS, 2017).

Figura 5: Edifício Castelhinho é, atualmente, salão de festas de edifício



Fonte: Guga Matos/ JC Imagem

Há, ainda, outros 33 imóveis aos quais a Prefeitura considera, “que isolados e em conjunto, possuam área verde contínua e significativa para amenização do clima e qualidade paisagística da cidade, cuja manutenção atenda ao interesse do Município e ao bem-estar da coletividade”. Nestes, a ocupação do solo obedece aos parâmetros

¹³ Disponível em <http://www.cultura.pe.gov.br/pagina/patrimonio-cultural/material/tombamento/>
<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1450/>

¹⁴ Acesso em http://www2.recife.pe.gov.br/sites/default/files/relacao_ieps_2016.pdf

urbanísticos das zonas em que se situam, sendo estabelecido por lei que 70% da área verde existente deve ser mantida. (RECIFE, 2019)

Ainda sobre o valor histórico de suas construções, destaque-se que, conforme o Diário de Pernambuco (2019), em março de 2015 a área operacional do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas¹⁵, localizado no terreno do Cais José Estelita, foi incluída na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário pelo Iphan, órgão a quem compete receber, administrar e zelar pela guarda e manutenção dos bens, sejam móveis ou imóveis, de valor artístico, histórico e cultural provindos da extinta RFFSA.

Também pode ser apontada como restrição à expansão imobiliária no Recife a dimensão de seus terrenos. Com lotes pequenos, para que um empreendimento de grande porte seja realizado é necessário que vários sejam agregados. Assim, além da dificuldade de encontrar um número grande de terrenos contíguos disponíveis para a venda, a unificação é, como em todos os processos burocráticos no país, um trâmite demorado.

É necessário apresentar, ainda, a lei dos 12 bairros, como ficou conhecida a Lei de Reestruturação Urbana da Cidade do Recife, que direciona a construção em 12 bairros¹⁶ da Capital pernambucana. Por meio dela foi criada uma Área de Reestruturação Urbana (ARU) em 2001 com o objetivo de: I. requalificar o espaço urbano coletivo; II. permitir os usos múltiplos no território; III. condicionar o uso e a ocupação do solo à oferta de infraestrutura instalada, à tipologia arquitetônica e à paisagem urbana existentes; IV. definir e proteger áreas que serão objeto de tratamento especial em função das condições ambientais, do valor paisagístico, histórico e cultural e da condição socioeconômica de seus habitantes; e V. respeitar as configurações morfológicas, tipológicas e demais características específicas das diversas localidades da ARU (RECIFE, 2001).

A ARU está subdividida em Zona de Reestruturação Urbana (ZRU) e Zonas de Diretrizes Específicas (ZDE), as quais também se subdividem de acordo com características físicas e ambientais. A lei dos 12 bairros definiu regras para o

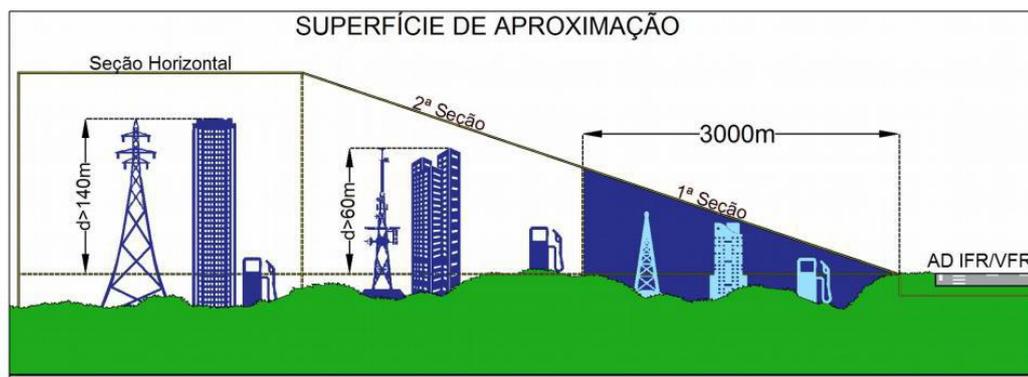
¹⁵ Atualmente, apenas consta na lista um “armazém com características de casario no Pátio Ferroviário de Cinco Pontas”, incluído em maio de 2010.

¹⁶ A lei cria uma Área de Reestruturação Urbana composta pelos bairros Derby, Espinheiro, Graças, Aflitos, Jaqueira, Parnamirim, Santana, Casa Forte, Poço da Panela, Monteiro, Apipucos e parte do bairro Tamarineira, estabelece as condições de uso e ocupação do solo nessa área.

adensamento nessas zonas, que vão desde o parcelamento do solo, com gabaritos específicos, à regulação da Taxa de solo natural no terreno, o coeficiente de utilização deste e os afastamentos das divisas do terreno. Com isso, as áreas para a expansão imobiliária em parte do Recife foram ainda mais diminuídas.

Outra restrição é a presença de um aeroporto dentro da cidade. O cone de aproximação do terminal Internacional do Recife/Guararapes - Gilberto Freyre conforma as construções no entorno da pista (BRASIL, 2015). A lei municipal 18338/2017 dispõe sobre as condições de uso e ocupação do solo na Zona Especial do Aeroporto (ZEA) e afirma que “Os projetos destinados às construções, reformas e regularização de imóveis situados nas AEA’s, obedecerão ao gabarito e demais restrições estabelecidas nas normas baixadas pela autoridade aeroportuária competente” e demais órgãos responsáveis.

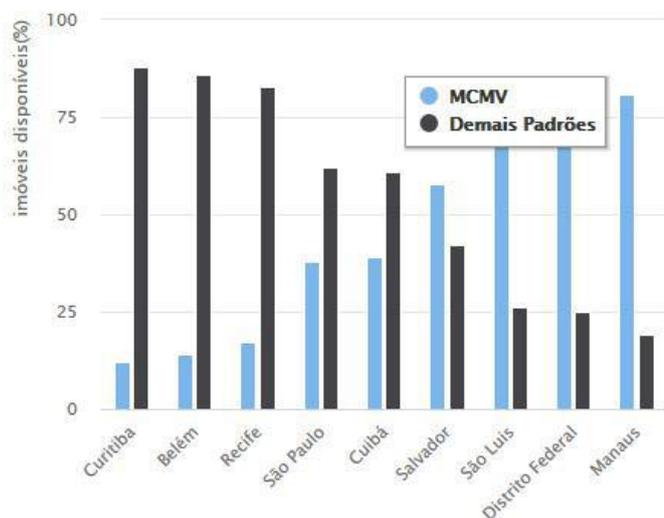
Figura 6: Imagem de portaria do DECEA que regulamenta objetos projetados no espaço aéreo



Fonte: DECEA (2019)

Uma prova da exiguidade de território no Recife é que a Capital foi uma das poucas a não dispor de domicílios voltados à faixa 1 do Programa Minha Casa Minha Vida. Conforme pesquisa encomendada pelo Jornal do Commercio à Brain Inteligência Corporativa, que traçou o perfil do programa no Grande Recife, entre 2015 e 2019 apenas cinco empreendimentos do MCMV foram lançados na capital, sendo uma das capitais brasileiras com menos oferta desse tipo de imóvel (CARVALHO, 2019). Conforme Carvalho, se noutras capitais do Nordeste, como Salvador e São Luís, a oferta de moradia pelo programa ultrapassa os 50%, no Recife são menos de 5%.

Figura 7: Percentual de unidades vendidas do MCMV no Recife em relação com outras capitais (4 trimestre de 2018)



Fonte: JC Online (2019)

Com isso é possível admitir que o Recife dispõe de poucas áreas passíveis de instalação de grandes empreendimentos. Porém, quando se olha para o bairro de São José, por exemplo, como também Santo Amaro e Santo Antônio, embora tenham bens tombados, há grandes glebas remanescentes da antiga industrialização nos centros. Para as construtoras é a localização ideal, porque conjuga muitos fatores positivos, dentre eles: a possibilidade de revitalização econômica de uma área que já foi pujante; a facilidade de deslocamento, uma vez que o bairro está no centro; próximo a Boa Viagem, principal bairro da Zona Sul do Recife e um dos mais economicamente atrativos; ao lado da Ilha do Leite, que possui um polo médico reconhecido nacionalmente; do bairro Joana Bezerra, um importante polo jurídico do estado e do Bairro do Recife, do qual se pode destacar o parque tecnológico Porto Digital, que contava com quase 10 mil funcionários em 2019 (PORTO DIGITAL, 2019).

No caso específico do Cais José Estelita, também cabe considerar a vista definitiva permitida pelo terreno, que garante ao proprietário as paisagens que tinha no momento da compra do imóvel. Elas são asseguradas a Leste pela Bacia do Pina e a Oeste, caso permaneça a área histórica preservada, de modo que “o acesso à

paisagem, como vista, é um fator contabilizado no empreendimento” (SIQUEIRA, 2014, p.287).

Com estes atrativos, o bairro se torna um lugar de interesse para construções de vulto e de alto padrão, como aquele proposto pelo Projeto Novo Recife. Porém, no contrafluxo dos discursos desenvolvimentistas, focados no acúmulo e na apropriação dos bens naturais, há movimentos sociais lutando por outro olhar sobre a ocupação do espaço. Costumam ser formados por ambientalistas, jovens universitários e por uma classe média intelectualizada, e assumem o direito à cidade como pauta primordial deste século. Um exemplar destes movimentos é o Direitos Urbanos, movimento que apresentamos adiante.

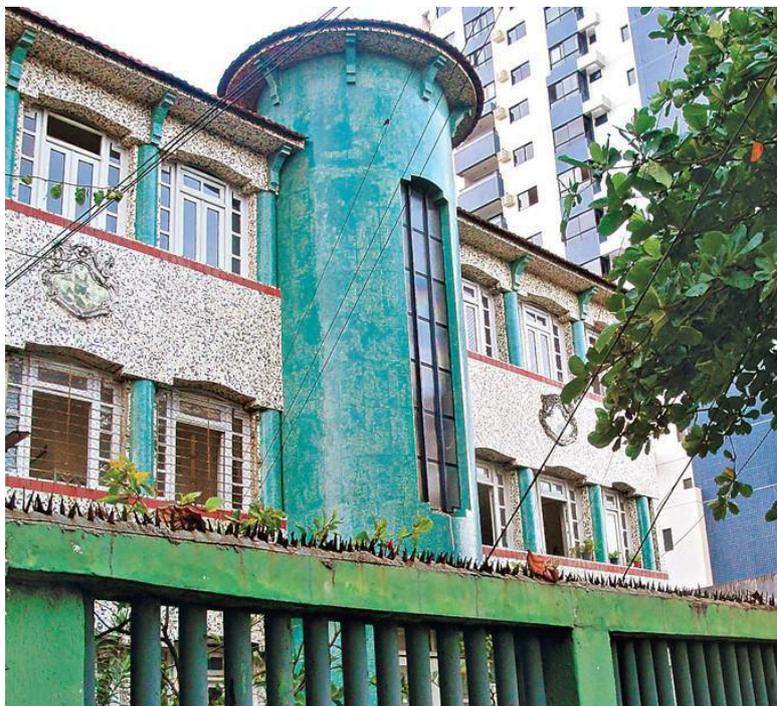
2.2 Direitos Urbanos: das redes às ruas

Leonardo Cisneiros, em entrevista divulgada no blog do Direitos Urbanos¹⁷, descreve o início das atividades do movimento. Segundo ele, os membros se reuniram a partir de uma oposição espontânea a um projeto que visava a regulamentar o consumo de álcool no Recife. O projeto de lei (PL) a que se refere, de número 129, de autoria da então vereadora Marília Arraes, propunha “limitar o horário de funcionamento de bares e casas noturnas aos domingos [...], bem como ao PL 130, que delimitava um período em que se poderia consumir bebidas alcoólicas em vias públicas - das 18h às 6h. (PERNAMBUCO, 2011) Conforme Cisneiros, a vereadora que propôs o projeto comemorou na sua página do Facebook a aprovação da proposta na primeira votação e várias pessoas passaram a expressar nas redes o seu descontentamento. Como os comentários foram apagados, eles migraram para um grupo a fim de continuar a articular sua oposição à iniciativa.

Ao mesmo tempo, conforme Batista (2015), outro movimento na cidade - com integrantes em comum com o primeiro - organizava oposição à demolição do Edifício Caiçara (figura 8), construção no estilo neocolonial tardio, da década de 1940, cujo espaço daria lugar a mais um arranha-céu.

¹⁷ <https://direitosurbanos.wordpress.com/>

Figura 8: Fachada do Edifício Caiçara, posteriormente demolido pela Construtora Rio Ave



Fonte: Diário de Pernambuco (2018)

Ainda segundo Batista (2015, p.39), participantes desses grupos decidiram se articular em torno de uma pauta maior: o combate a “um modelo de cidade considerado excludente, predatório e violento, imposto pelo apetite das construtoras e com a conivência do poder público, capaz de causar degradação ambiental, paisagística, histórica e arquitetônica”. Assim, a partir vontade de um grupo de colegas de participar ativamente das decisões que interferem na vida social recifense, refletindo sobre alternativas ao modelo de cidade proposto por sua administração, iniciou-se o grupo Direitos Urbanos. Este passou a centrar suas discussões principalmente em impedir que as iniciativas públicas ou privadas atentassem contra o futuro do Recife. Ambos os grupos se conectaram a partir de uma Audiência Pública realizada em 2012, na Câmara de Vereadores do Recife, para discutir o projeto imobiliário Novo Recife, que previa a construção de edifícios contendo entre 20 e 40 andares às margens da Bacia do Pina. A data de sua oficialização, então, coincide com a primeira audiência pública acerca do projeto Novo Recife, 22 de março de 2012.

Cisneiros descreveu o início do grupo:

Isso [a notícia de que haveria a construção do Novo Recife] acendeu o alerta, algumas pessoas foram atrás da promotoria de urbanismo e de vereadores conhecidos. E nesse momento se formou a massa crítica para uma resistência de verdade do projeto. Vários elementos se aglutinaram nessa época: o pessoal que vinha da crítica ao “PL da Lei Seca”, um pessoal que lutava pelo tombamento de um prédio em Boa Viagem [Edifício Caiçara], os outros grupos que discutiam o Cais José Estelita, a promotora Belize [Câmara], o professor Tomás Lapa. (DIREITOS URBANOS, documento eletrônico, 2013)

Atualmente, participam do movimento

“(...) pessoas bastante qualificadas de diversas áreas, com diferentes graus de experiência no setor privado ou nos governos, pessoas que aliam o conhecimento técnico com preocupação ética e social. O grupo é um lugar de intensa interdisciplinaridade, um lugar onde arquitetos e engenheiros conversam com sociólogos e filósofos e operadores do Direito interagem com artistas plásticos e cineastas. (DIREITOS URBANOS, documento eletrônico, 2012)

Tomados pela abrangência da causa, postularam a necessidade de planejamento urbano, participação popular e questionaram a omissão do poder público em relação ao Projeto Novo Recife, que ali começava a se delinear. Desta movimentação surgiu o #OcupeEstelita, mais tarde Movimento Ocupe Estelita, uma das ações do grupo Direitos Urbanos, que buscou destacar os efeitos danosos da possível construção de torres de até 40 andares às margens da Bacia do Pina. Foi por meio de sua atuação que o debate sobre a ocupação do terreno do Cais José Estelita ganhou espaço nos jornais locais, regionais, nacionais e internacionais.

Para acompanharmos sua atuação, explicaremos mais detalhadamente como esse grupo de construtoras adquiriu o terreno e as suas propostas para ele.

2.3 Novo Recife: do leilão às vendas

O consórcio Novo Recife, formado pelas construtoras Queiroz Galvão, Moura Dubeux, ARA Empreendimentos e GL Empreendimentos, adquiriu, em leilão realizado no ano de 2008, o terreno que abriga os armazéns do Cais José Estelita. Os mais de 100 mil metros quadrados, dos quais aproximadamente um quilômetro de frente de água, foram arrematados por cerca de R\$55 milhões de reais, valor considerado abaixo do preço de mercado. O consórcio Novo Recife protocolou o

processo de licenciamento do empreendimento em 25 de novembro de 2008. A pressa não se deu por acaso: permitiu que o projeto se reportasse aos parâmetros de ocupação da legislação vigente para a área à época, a Lei Municipal nº 16.176/1996. No mês seguinte, o atual Plano Diretor Municipal (Lei nº 17.511), que havia sido aprovado naquele ano, entraria em vigor, restringindo os parâmetros de ocupação da área (BORGES, 2015).

O projeto Novo Recife foi apresentado pela primeira vez ao CDU em julho de 2011, após dois anos de discussões entre prefeitura e empreendedores, ainda sem deliberação. Para a região, num primeiro momento, o grupo propôs a construção de oito edifícios residenciais na parte central do espaço e outros quatro prédios com uso comercial e hoteleiro nas laterais. Durante a apresentação do projeto, o grupo Direitos Urbanos colocou-se pela primeira vez como entrave às propostas das construtoras. Representado pelo professor Tomás Lapa, da Universidade Federal de Pernambuco, afirmou que o projeto se tratava de “um atentado, sim, à memória e à identidade da cidade mas, sobretudo [...] um atentado à capacidade de circulação e de mobilidade nessa cidade. (LAPA, 2012, documento eletrônico).

Já na primeira contraposição, o Direitos Urbanos questionou a preservação do patrimônio ferroviário, uma vez que naquele terreno passa a segunda estrada de ferro mais antiga do Brasil; o acesso à paisagem, uma vez que, segundo Tomás Lapa (2012, documento eletrônico), trata-se de uma área especial e “devemos garantir esse descortino [da vista para as superfícies aquáticas] não só [...] para uma camada que tem acesso à compra daqueles imóveis, mas para a população da cidade como um todo”; o modelo de ocupação centrado na verticalização, que sobrecarrega a mobilidade, o saneamento e o abastecimento de água, além de que os edifícios de alto gabarito afastam os moradores das ruas, uma vez que todo o seu deslocamento, por mínimo que seja, é feito de carro.

Sob o mote “ A cidade é nossa. Ocupe-a! ”, a primeira grande mobilização do DU contra o projeto Novo Recife ocorreu em abril de 2012. Em sua página no Facebook, o evento foi descrito como “contra o projeto previsto pelas construtoras, contra a convivência do poder público e a favor de um uso mais responsável e democrático desta propriedade, ainda que privada”.

Cabe recordar que o Cais José Estelita já havia sido objeto de intervenção visando a melhorar a imagem da cidade. Na ocasião, a estrutura de cais foi recuperada, construiu-se um passeio público e pintou-se as fachadas dos armazéns existentes. Embora tenham sido iniciados estudos para a área, eles não seguiram adiante. Considerada, à época, uma área temporária de reurbanização, que se diz daqueles cujos atributos ambientais ou de localização sejam propícios às atividades de turismo, lazer, saúde e informática, podendo o Recife estabelecer incentivos que estimulassem o desenvolvimento, a área dispunha de legislação específica, capaz de definir seus limites e as condições de uso e ocupação do solo. Nunca foi elaborado um plano urbanístico para o espaço, que só recebeu atenção quando da proposta de implantação do Novo Recife. (NUNES, 2015)

O projeto esteve sob análise da Diretoria de Controle Urbano (Dircon), responsável pela aprovação de projetos, e da Diretoria de Urbanismo, por meio da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, responsável pelo parecer urbanístico dos empreendimentos de impacto; além do Instituto Pelópidas da Silveira e da Companhia de Trânsito e Transportes (CTTU). Após o cumprimento de exigências, em novembro de 2012 foi oferecido um parecer favorável ao empreendimento por parte da Diretoria de Urbanismo indicando tratar-se de ação que integraria a área ao tecido urbano. A legislação urbana não era ferida pelo projeto apresentado. (NUNES, 2015)

Em novembro de 2012, mesmo sob protestos, o projeto foi aprovado a portas fechadas pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura do Recife, a poucos dias do fim da gestão do prefeito João da Costa (PT). O mesmo Conselho já havia sido alvo de Ação Popular impetrada pelo Grupo Direitos Urbanos por não dispor do número de participantes da sociedade civil requerido por seu estatuto, além de contar com um representante a mais do poder público, um vereador ligado às empreiteiras e a reunião em questão estava impedida por força de liminar de acontecer.

Outras ações também foram impetradas. Numa delas, também em dezembro de 2012, o Ministério Público de Pernambuco (MPPE) ingressou com Ação Civil Pública com vistas a, em caráter liminar, suspender todo e qualquer ato administrativo referente ao projeto e a declarar sua nulidade desde o início. Tais pedidos embasaram-se em ilegalidades no projeto apontadas pelo MPPE, quais sejam: a

necessidade de parcelamento da área; a falta de liberação do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT); a localização em área de entorno de monumentos tombados pelo Iphan, além de licença da Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (Fundarpe), uma vez que todo o patrimônio ferroviário do Estado de Pernambuco foi tombado por essa fundação.

Em 2013, a então Promotora de Defesa do Meio Ambiente e Patrimônio Histórico do Ministério Público de Pernambuco, Belize Câmara, ingressou com pedido de suspensão do plano imobiliário. Durante audiência pública, ela discursou sobre a questão e encerrou admitindo a postura do MPPE sobre o assunto:

A gente não ‘tá’, acredito, nem de um lado nem do outro. A gente quer sim desenvolvimento, a gente quer ocupação, mas uma ocupação sustentável que seja usufruída por toda sociedade. Essa é a posição do Ministério Público e farei todos os esforços necessários e tudo o que tiver ao meu alcance para defender essa posição” (DIREITOS URBANOS, 2013, documento não paginado).

De fato, o órgão público conseguiu a liminar requerida suspendendo o trâmite do projeto Novo Recife na prefeitura. O movimento do consórcio foi o de buscar apoio da sociedade, lançando, dois dias depois da suspensão, um caderno especial nos jornais da Cidade, em defesa do projeto. Em seguida foi a vez do Ministério Público Federal conseguir uma liminar suspendendo o projeto Novo Recife.

No dia 1 de março, uma semana após o acirramento das discussões, a promotora Belize Câmara foi afastada¹⁸ da promotoria que representava. Sob intensos protestos e notas de repúdio de diversas organizações e entidades, o MPPE creditou o afastamento de sua representante ao acúmulo de funções desempenhado pela promotora, que também atuava na Vara da Infância e da Juventude de Jaboatão dos Guararapes, Região Metropolitana do Recife. Conforme nota de esclarecimento encaminhada aos veículos de imprensa, o órgão negou qualquer motivação pessoal para a substituição de Câmara. Ainda naquele mês, o 5º Tribunal Regional Federal derrubou a liminar que suspendia o projeto Novo Recife. O MPF recorreu de todas as formas possíveis, mas teve seu agravo negado por diversas vezes ao longo do ano.

¹⁸Sobre a nota de esclarecimento do MPPE, ver : <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2013/03/01/belize-camara-e-afastada-da-promotoria-de-defesa-do-meio-ambiente-do-recife-75060.php>

Foi em 21 de maio de 2014 que, munido de autorização municipal, o Consórcio iniciou, na calada da noite, a demolição dos primeiros armazéns, mesmo sem permissão judicial, uma vez que o projeto ainda não havia apresentado os estudos de impacto ambiental necessários para um empreendimento de tamanha envergadura. A notícia das escavadeiras levando abaixo as paredes dos armazéns circulou por todo o Recife e pelo mundo por meio das redes sociais e, aos poucos, dezenas de pessoas ocuparam o local evitando a continuidade da demolição. A ocupação do espaço, que acabou durando 58 dias, ficou conhecida como Ocupe Estelita. Para desocupar o terreno o grupo requeria:

[...]a abertura dos portões do espaço; direito de ir e vir garantido aos integrantes da ocupação; suspensão imediata do alvará de demolição e das obras do Projeto “Novo” Recife; disposição das partes para realização de reunião que respeite a paridade entre os membros do poder público e empresariado e os nossos representantes (50% / 50%). (DIREITOS URBANOS, 2019, documento não paginado)

As propostas que o grupo tinha para o Cais também se fizeram conhecer:

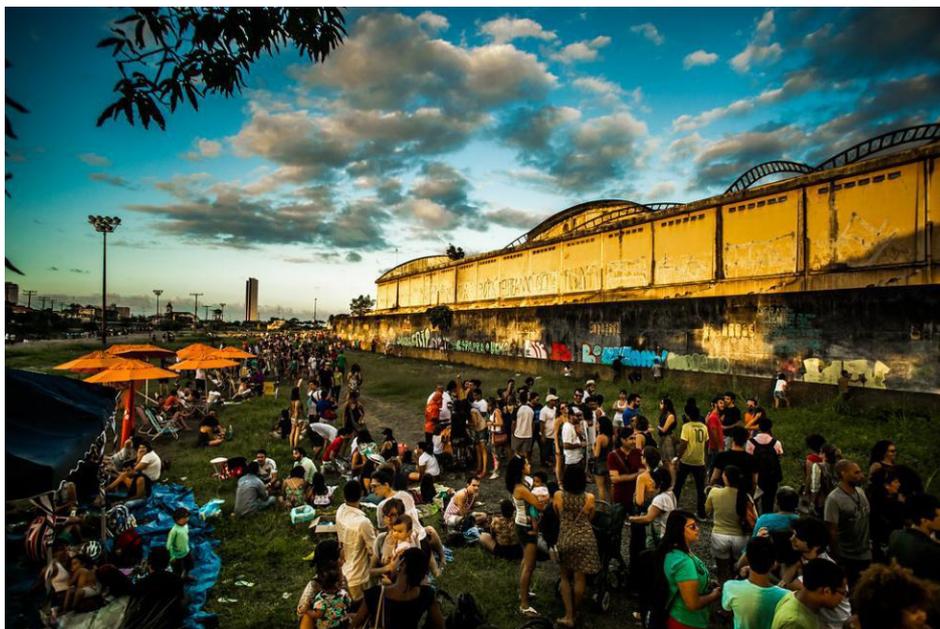
[A realização de] audiência pública para rediscussão do projeto; garantia da destinação de, ao menos, 30% do projeto para habitações populares; requalificação e revitalização do Cais Estelita orientada pelo uso misto do espaço, que atenda às diversas camadas sociais com seus equipamentos artísticos e culturais, em seus estabelecimentos comerciais e conjuntos de habitações (DIREITOS URBANOS, 2019, documento não paginado).

No dia seguinte à ocupação, o Iphan embargou administrativamente as obras, afirmando não ter sido consultado para a demolição. Ressalte-se a presença do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas e por estar em área considerada Patrimônio Histórico, a medida era obrigatória. O MPF também requereu a suspensão da demolição bem como quaisquer construções na área até que o consórcio apresentasse toda a documentação necessária. Logo foi realizada uma audiência pública para, pela primeira vez, apresentar o projeto e discutir possíveis modificações. Em 29 de maio, o Tribunal de Justiça de Pernambuco expediu o mandado de reintegração de posse do terreno, mas os manifestantes não deixaram o posto.

A Prefeitura Municipal do Recife, que havia fornecido licença para a demolição dos armazéns, a revogou em 3 de junho. Em poucos dias o consórcio admitiu rever o projeto. Em reunião realizada no dia 16 daquele mês, sem participação de integrantes do movimento social, ficou definido que a empreiteira teria 30 dias para apresentar um redesenho da proposta. Paralelamente, a ocupação do terreno seguia com a realização de fóruns, aulas abertas e reuniões com estudiosos da área urbana, bem

como com outros movimentos sociais, artistas e instituições civis interessadas na temática. Num único final de semana mais de 10 mil pessoas passaram pela ocupação num dia de shows e falas acaloradas sobre o assunto.

Figura 9: Ocupe Estelita reúne pernambucanos em torno do Cais



Fonte: Mídia Ninja (2014)

Em investigação anterior (SILVA, 2014) descrevemos este momento como um evento de música e cultura pernambucanas que reuniu milhares de pessoas nos arredores dos antigos armazéns. Ao analisar a cobertura dada por essa reunião dentro do terreno do cais, admitimos que pela primeira vez a ocupação foi tratada como um evento cultural e não apenas como um lugar do conflito.

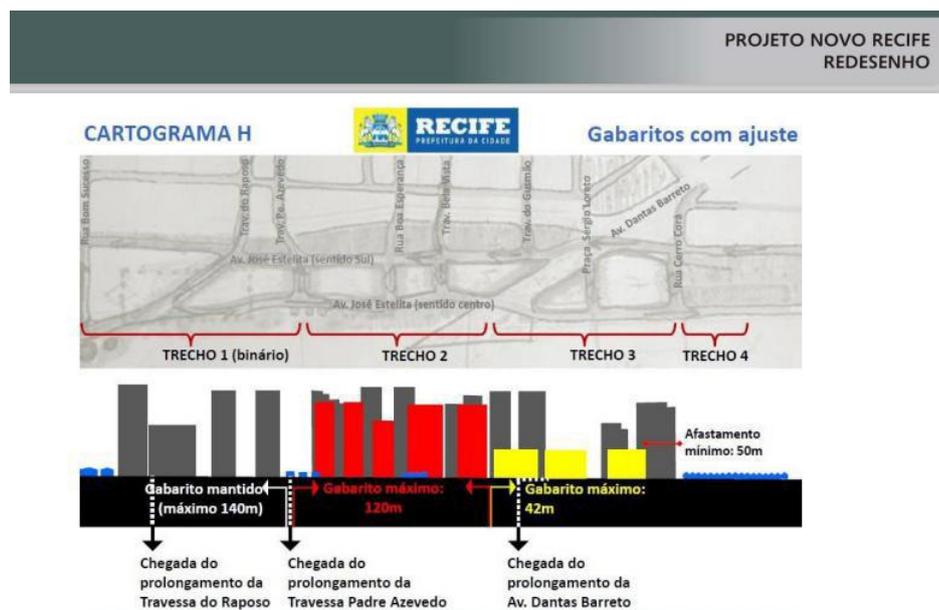
No dia 17 de junho, 58 dias após a ocupação do terreno e, conforme o Direitos Urbanos (2019), contrariando o acordo firmado pelo consórcio segundo o qual qualquer tipo de reintegração de posse somente ocorreria com prévia informação aos manifestantes bem como sob presença do Ministério Público, o Batalhão de Choque invadiu o local no início da manhã. No confronto, quatro manifestantes foram detidos e outros ficaram feridos.

Em novembro de 2014, o Movimento Ocupe Estelita faria um dos seus maiores eventos em defesa do Cais. Um festival cultural e político recebeu shows com artistas de renome nacional, rodas de diálogo, oficinas, além da participação do geógrafo britânico David Harvey, que descreveu o espaço do cais como “um lugar fantástico

para se construir uma cidade alternativa, para as pessoas, em oposição ao que se vê para lá [apontando para o bairro do Pina]: shoppings centers e todos aqueles prédios horríveis que as pessoas ricas gostam de construir e frequentar” (HARVEY, 2014)

No final daquele ano, o Consórcio, em conjunto com a Prefeitura do Recife, apresentou uma proposta de redesenho do projeto Novo Recife em audiência pública realizada numa casa de festas da cidade. Foram disponibilizadas 500 inscrições para interessados. Se num primeiro momento o projeto propunha a construção de 12 torres residenciais e empresariais com até 40 andares, além de estacionamento para cerca de 5 mil veículos, o novo desenho trouxe edifícios mais baixos, com ampliação de áreas verdes e de espaço entre as construções, além de uso misto, com conteúdos públicos e privados. (DIREITOS URBANOS; DIARIO DE PERNAMBUCO; CONSORCIO NOVO RECIFE, 2014)

Figura 10: Redesenho do projeto Novo Recife



Fonte: Prefeitura do Recife (2014)

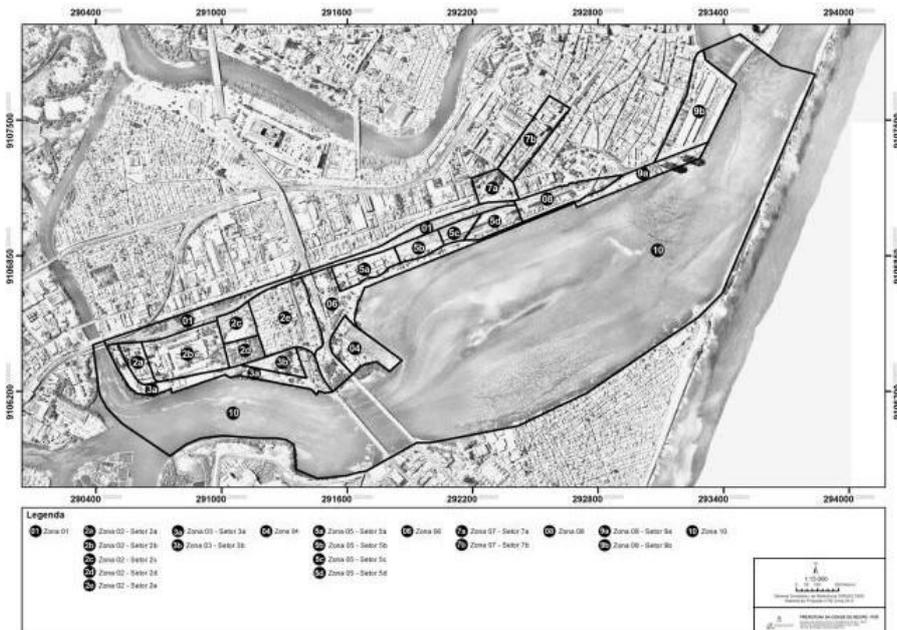
Com o novo programa de usos apresentado pelo Consórcio Novo Recife, a área disporia de 14 tipos de habitação, com 1042 unidades à venda; um hotel e um flat com 294 e 308 unidades respectivamente, além de 205 unidades de salas comerciais, um empresarial corporativo com 19800 m² e um centro de convenções com 1700 m². Haveria, também, 10 mil metros quadrados voltados ao comércio e serviços nos lotes e na área pública - sendo os tonéis de melaço remanescentes do cais, bem como as casas dos funcionários e a oficina eletrotécnica preservados para esse uso -, e à cultura,

com os galpões considerados históricos mantidos. Conforme a fanpage do Consórcio no Facebook, “as unidades habitacionais atenderão a 14 tipologias, variando de 34 a 282m², e estão divididas em três grupos: 364 unidades com mais de 200m²; 354 entre 100 e 200m²; e 324 entre 34 e 100m²” (CONSÓRCIO NOVO RECIFE, 2014). No somatório, o terreno proporcionaria 220.970 m² de área útil, um espaço quase que sem precedentes no Recife atual. .

Em maio de 2015, o Projeto de Lei (PL) 08/2015, instituiu o Plano Urbanístico Específico para o Cais de Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga, território apresentado na Minuta do PL como “Ilha de Antônio Vaz”. O plano propôs valorização da relação entre o Recife e suas águas; a valorização da relação entre a cidade e o porto, especialmente em relação aos bens remanescentes das ferrovias e da relação entre as pessoas e o lugar, referente à “paisagem cultural decorrente da afetividade e mobilização para a sua preservação” (RECIFE, 2015). Para a implantação do projeto Novo Recife por parte do Consórcio de mesmo nome, a que já apresentamos, o Cais José Estelita foi setorizado pela Prefeitura.

Conforme a minuta do Projeto de Lei que rege sobre a ocupação daquela região, a chamada Zona 5 refere-se à frente d’água e grande gleba com o objetivo de reabilitação urbana controlada e incentivo à instalação de novos usos e atividades, sendo subdividida em quatro setores: A, B, C e D. Já a Zona 8 refere-se ao armazém da oficina de locomotivas, trilhos ferroviários e bens móveis relacionados ao Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, incluindo vagões e sinalização, com o objetivo de reabilitação e incentivo à instalação de novos usos e atividades.

Figura 11: Zoneamento proposto pelo Projeto de Lei - Cais Santa Rita, Cais José Estelita e Cabanga



Fonte: Prefeitura do Recife (2014)

Considerando as diferentes zonas e setores, o projeto propôs para a área do Cais José Estelita gabaritos diversificados, desde 42 a 137 metros. Em relação às frentes d'água a proposta era de proteção das visadas das bordas e valorização da paisagem. Já para o patrimônio ferroviário, o PL indicava reabilitação e incentivo a novos usos e manutenção dos armazéns, mantendo baixa densidade e alto percentual de solo natural.

Para todas as zonas, incluindo as do José Estelita, o projeto proibia muros, grades e ou elementos construtivos nos limites dos lotes, e tornava obrigatória a instalação de telhado verde e de reservatórios para acumulação de águas de chuva, a oferta de áreas para o comércio e serviços em todas as edificações, bem como a implantação de ciclovias e calçadas a fim de incorporar ao território uma nova forma de ocupação e de apropriação dos espaços.

Ainda segundo a minuta do PL:

os coeficientes de utilização por zona e setor propostos buscam responder a dois componentes do Plano Específico: induzir a requalificação de vazios urbanos e os de áreas ocupadas por estruturas em desuso; e ainda, promover a disponibilização de potencial construtivo capaz de atrair empreendimentos vocacionados para o território planejado”(RECIFE, 2015).

O redesenho do projeto requerido ao Consórcio apresentou um Novo Recife menos agressivo que o primeiro, mas ainda não o suficiente para o Direitos Urbanos.

A prova disso é que em maio, buscando uma reabertura na discussão sobre o Plano Urbanístico para a área, um grupo de pessoas ocupou a rua em que mora o Prefeito do Recife, Geraldo Julio (PSB), permanecendo ali por cinco dias. Outra parte destinou-se ao Shopping RioMar, centro de compras considerado “um símbolo do processo de segregação social e dos projetos que atualmente são construídos no Recife: sem diálogo e sem identificação com as necessidades urbanísticas, ambiental e social da cidade” (VOZ EM REDE, 2015).

Figura 12: Folder de divulgação de protesto do DU



Fonte: Fanpage do Direitos Urbanos (2015)

Nos últimos dias de setembro de 2015, mais uma reviravolta na discussão: a Polícia Federal deflagrou a operação Lance Final para apurar fraude em leilão realizado em outubro de 2008, que resultou na arrematação do terreno do Cais José Estelita. Conforme a Polícia Federal, durante as investigações foram obtidas evidências de fraude ao caráter competitivo do certame, o que configura crime

previsto na lei de licitações. Ainda segundo o órgão, graças ao direcionamento do leilão, o consórcio conseguiu arrematar o terreno por um preço inferior ao de mercado, à época, em quase R\$ 10 milhões. Para garantir o ressarcimento do prejuízo, o sequestro do imóvel foi requerido à Justiça Federal. (BRASIL, 2015) O Ocupe Estelita respondeu à Operação com um grande ato. O consórcio negou irregularidades.

Não era a primeira vez que a Moura Dubeux passava por questionamentos semelhantes. Ao construir os edifícios Píer Maurício de Nassau e Píer Duarte Coelho conhecidos como Torres Gêmeas - no Cais de Santa Rita, naquelas imediações, o leilão da gleba também foi posto em xeque. Azevedo (2017, p.28) recordou os argumentos utilizados para questionar a legalidade da aquisição do terreno pela construtora: “a antecipação do horário do seu início, marcado para as 12h30 e iniciado às 9h, sem a presença da outra interessada, a construtora Queiroz Galvão, e questionamentos relacionados à avaliação do bem, que foi avaliado em R\$600 mil (seiscentos mil reais) quando o valor venal era superior a R\$3 milhões (três milhões de reais)”. Os prédios com mais de 130 metros de altura foram (e continuam sendo) considerados destoantes da paisagem.

Figura 13: Píer Duarte Coelho e Píer Maurício de Nassau: as torres gêmeas



Fonte: Diario de Pernambuco (2016)

Em 2005, antes do início das obras desses edifícios, o Ministério Público Federal ingressou com Ação Civil Pública contra a construtora e o Iphan apontando tratar-se

de área de interesse histórico. O MPF entendeu que os edifícios estão vizinhos de bens tombados pelo Iphan e a altura considerada “descomunal” pelo órgão afetam a visão dos monumentos e a harmonia do conjunto arquitetônico dos bairros de Santo Antônio, São José e do Recife. O Ministério questionou ainda o início da construção sem a autorização prévia do Iphan e obteve antecipação de tutela, determinando a paralisação da obra antes mesmo de iniciada a escavação do alicerce, até que a decisão final fosse proferida. O Município do Recife requereu suspensão de liminar ao Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF-5) e as obras continuaram.

Em dezembro de 2006, o MPF obteve a revalidação da decisão da primeira instância, com a proibição da obra até decisão definitiva. Apesar disso, por uma questão jurídica, as obras continuaram. Em dezembro de 2007, os argumentos do MPF foram acatados e a justiça mostrou-se favorável à demolição das obras dos edifícios. Na ocasião, o MPF afirmou que:

Na ação, especialistas na área de urbanismo e preservação do patrimônio histórico atestaram que as duas torres estão em total desarmonia com o conjunto arquitetônico há séculos existente no local, o que pode impedir que a área possa vir a ser reconhecida pela Unesco como Patrimônio Cultural da Humanidade, título que atrai investimentos internacionais e traz benefícios ao turismo local. A desarmonia das obras com o patrimônio histórico também foi reconhecida pelo perito designado pela Justiça Federal. (MPF, 2019)

Com idas e vindas, recursos de ambos os lados, o projeto saiu do papel e, hoje, é tratado como uma aberração no centro do Recife. O caso do Projeto Novo Recife não foi diferente. Muitos processos jurídicos se seguiram. Num primeiro momento, a Justiça Federal exigiu a anulação do leilão e a devolução do terreno ao poder público. O Tribunal Regional Federal de Pernambuco suspendeu essa decisão no mês seguinte. Em 2016, a Justiça Federal tornou a reafirmar a anulação do leilão e, em seguida, essa decisão foi novamente derrubada em segunda instância.

Também em 2016, o MPPE ingressou com Ação Civil Pública pleiteando a anulação das Reuniões do Conselho de Desenvolvimento Urbano do Recife, nas quais foram aprovadas o projeto urbanístico para o Cais. O motivo alegado pelo órgão era a falta de participação popular exigida por lei nessas discussões. Houve, ainda, críticas por parte do órgão à agilidade da prefeitura em aprovar o Novo Recife:

Tem causado estranheza a imprensa do município do Recife para concluir esse processo de aprovação do projeto Novo Recife, visto que, dentre as diversas ações em andamento, há inclusive a que pede a anulação do Plano Específico do Cais José Estelita, Santa Rita e Cabanga e, em sede de liminar, ainda não decidida, a suspensão da análise e aprovação de qualquer projeto na área em questão. Aliás, o passado recente demonstrou o dano irreversível que causou à cidade a pressa em construir as chamadas torres gêmeas no bairro de São José. A decisão final, contrária à construção dos edifícios, restou inócua, levando a prevalecer o “fato consumado” em detrimento do patrimônio histórico e cultural da cidade do Recife [...] (MINISTÉRIO PÚBLICO DE PERNAMBUCO, 2016, não paginado)

No ano seguinte, o TRF 5ª região, atendendo a recurso do Projeto Novo Recife, admitiu por unanimidade que não encontrou nos autos motivos para a anulação do leilão. Porém, um embargo do Iphan em relação ao processo de tombamento do Pátio das Cinco Pontas ainda impedia o início das obras. Em 2018, o MPF recorreu ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) e ao Supremo Tribunal Federal (STF) com vistas a reverter a decisão do TRF5, mas não teve seu pleito atendido. Em 19 de abril daquele ano foi publicado no Diário Oficial de Pernambuco o depósito em cartório da documentação relativa ao empreendimento Novo Recife. Constam no registro do Diário as seis ações que tramitavam em face da incorporadora, inclusive tendo o imóvel e o projeto de loteamento como objeto

No início de 2019, a Construtora Moura Dubeux, uma das empresas do Consórcio Novo Recife, iniciou as vendas dos primeiros apartamentos naquela área. Apesar da comercialização e das promessas de entrega em 52 meses, a construção ainda não podia ser iniciada. O empecilho durou pouco tempo. Logo o embargo do Iphan, que mantinha os armazéns de pé, chegou ao fim. Com o levantamento arqueológico da área concluído em março daquele ano, o Iphan afirmou em nota à imprensa¹⁹ que a área não é valorada como Patrimônio Ferroviário ou tombada como Patrimônio Cultural Brasileiro competindo ao órgão apenas “avaliar o impacto do empreendimento ao patrimônio arqueológico no escopo do licenciamento ambiental”. O Iphan admitiu, ainda, que as exigências feitas ao consórcio foram atendidas e analisadas até sua aprovação final. Tendo liberado três lotes, o órgão condicionou dois deles a uma pesquisa arqueológica interventiva que deve ser realizada durante a obra.

Quatro dias após o final do embargo a Prefeitura do Recife expediu alvará permitindo a demolição de dois dos armazéns localizados no Cais e a construtora

¹⁹<https://marcozero.org/termina-embargo-do-iphan-que-impedia-demolicao-do-cais-jose-estelita/>

adiantou-se na derrubada. Em nota aos veículos de comunicação, o Consórcio afirmou que, cumprindo as diretrizes definidas pelo poder público junto às expectativas de desenvolvimento para a região do Cais José Estelita, iniciaria pela área dos armazéns localizados próximo ao Cabanga, a “requalificação” do terreno do Cais José Estelita.

Houve protestos e questionamentos por parte do Movimento Ocupe Estelita, inclusive com novo chamado nas redes para a ocupação do espaço. A Prefeitura do Recife manifestou-se em nota à imprensa afirmando que o alvará concedido em 2014 estava suspenso e, após a rediscussão do projeto, foi liberado. No dia seguinte a demolição foi suspensa atendendo a nova Ação Civil Pública impetrada pelo MPPE. A liminar foi suspensa dois dias depois. Em 30 de março de 2019 a segunda ocupação do terreno foi encerrada e, no dia seguinte, as últimas paredes dos dois armazéns ruíram frente às escavadeiras.

A demolição dos armazéns e o conseqüente início das construções é uma mostra da rápida transformação a que o espaço urbano está exposto, principalmente em relação às áreas industriais ou de apoio (ferroviário e portuário) nos centros históricos. A permissão legal e moral para que haja uma mudança de tal magnitude garante a ideia de que tais lugares são vacantes, não dotados de valor e, portanto, mercadorias disponíveis. Freire (2015) afirma que estes lugares são considerados “reservas de espaços urbanos”, muitas vezes lidos como vazios da cidade e, portanto, são alvo de projetos de reestruturação urbana orientados pelo interesse do capital imobiliário, “que comumente desconsideram os atributos constituintes destes espaços - testemunhos materiais e imateriais da ocupação humana em um tempo e espaço -, negando, contudo, a própria história do lugar” (FREIRE, 2015).

Porém, é exatamente a história um dos pilares mais fortes nos discursos tanto do Consórcio como do Movimento Direitos Urbanos para ancorar o seu posicionamento perante a questão. Somados a outros atributos, elas definem como ambos os atores se colocam frente à sociedade. Para entender como se dão essas construções, adiante falaremos sobre conceitos que nos ajudam a entender a problemática que se dá no terreno do Cais José Estelita. Partimos dos contributos da Geografia a esse entendimento, aproximamo-nos da memória e da Análise do Discurso a partir dos quais operacionalizaremos com esses dizeres e, por fim, colocamos em perspectiva o olhar da construtora e do Direitos Urbanos para a paisagem que buscam modificar.

3. RECIFE: TERRITÓRIO, MEMÓRIA E DISCURSO

Neste capítulo, buscamos ancorar as noções que nos são caras à pesquisa, as relacionando ao objeto de estudo. Como apresentamos anteriormente, trabalhamos com o conflito ambiental que se dá na região centro-sul do Recife e que se desenvolve a partir da vacância de um terreno de Cais, posteriormente adquirido por um consórcio de construtoras para a construção de doze arranha-céus. Assumimos que se trata de um embate entre construtoras e movimento social sobre um modo de habitar o Recife.

Para responder ao objetivo desta investigação - de entender como se deu a construção discursiva sobre o Cais no jornalismo do Diário de Pernambuco ao longo de mais de 150 anos - acreditamos que é preciso, também, entender essa discussão como parte de algo maior. Desse modo, para aproximarmo-nos do fenômeno que pretendemos analisar a partir de um olhar complexo, como requer o referencial teórico a que nos filiamos, é preciso por em relação diferentes campos de saber²⁰, quais sejam: a Geografia, o Jornalismo, a Memória e o Discurso, como apresentamos a seguir.

3.1. Contribuições da Geografia a um fenômeno da Comunicação

David Harvey (2004) disse que “A acumulação do capital sempre foi uma questão profundamente geográfica”. Não fossem as possibilidades derivadas da expansão geográfica, da reorganização espacial e do desenvolvimento geográfico desigual, segundo o autor, o capitalismo já teria se destruído como sistema econômico-político. Dessa maneira, ao assumir o conflito entre movimento social e consórcio como uma questão ambiental que se reproduz a partir da lógica de acumulação do capitalismo,

²⁰ Por se tratar de uma proposta de interdisciplinaridade, optamos por considerar o uso da expressão “campos de saber”, conforme parecer do Ministério da Educação (disponível em http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/1998/pces968_98.pdf , acesso em 05 de setembro de 2019), segundo o qual eles “podem constituir-se a partir de elementos de mais de uma das áreas do conhecimento, de mais de uma de suas aplicações ou de mais de uma das áreas técnico-profissionais; campos de saber também podem estar contidos numa destas áreas do conhecimento, numa de suas aplicações ou numa das áreas técnico-profissionais”.

entendemos que seria necessário recorrer à Geografia²¹ para apreender o nosso objeto de pesquisa de maneira mais ampla.

Entendemos que a maneira como é vendido o Recife cidade-mercadoria responde aos mecanismos de designação apontados como construtores de uma identidade, e segrega, oferecendo o descortino da vista de água, bem como os ganhos de localização a uma pequena parcela da população, digna de alcançar determinado lugar geográfico a partir de seu lugar socioeconômico.

Pensar nestas disparidades notáveis na cidade nos leva à discussão empreendida por Harvey (1980) para quem a cidade deve ser pensada como um espaço de confrontos, lugar de muitos estudos, de vastas literaturas e de diversas abordagens. Ele aponta para uma cidade que é múltipla e cujos problemas são tomados de maneiras diferentes pelos distintos olhares que sobre ela se debruçam. Com isso, admite a cidade como o lugar da contradição, e que, para entendê-la, é preciso não apartar a complexidade do comportamento social e os elementos espaciais que a conformam.

O autor propõe pensar o espaço de maneira não etimológica, mas seguindo a ideia de experiência espacial proposta por Cassirer (1946), que diz respeito a modos de apreendê-lo. Segundo essa proposição, o modo como se lê o espaço pode ser constituído a partir de uma experiência nata, mas também pode ser construído por meio das relações nos grupos sociais ou mesmo por um conhecimento que é do campo simbólico e não requer necessariamente uma experiência sensível.

A dimensão simbólica relativa à cidade, aliás, é um atributo importante para o estudo da sua forma, embora exista uma dificuldade de compreensão do processo de criação desses modelos. Para Harvey, um dos caminhos possíveis para entender a conformação da cidade é buscar aquilo que as pessoas compreendem da mensagem que ela passa por meio de suas formas, analisando o comportamento que esses indivíduos manifestam com relação ao espaço. Dessa forma, por exemplo, uma cidade que é compreendida como segregadora por quem circula por ela provavelmente tem grandes prédios, pouca circulação em suas ruas, dificuldade de mobilidade, o que indicaria que este não é um modelo adequado e seria necessário repensar as suas

²¹ Não somente como disciplina, mas também em referência ao lugar geográfico do qual falamos.

formas. Ao falar do (Novo) Recife, assim, estamos falando também sobre como a dimensão simbólica da cidade será transformada pelos novos edifícios.

Para o autor, também não é possível determinar que tipo de experiência se vai ter com o espaço ou de que modo se pode contemplá-lo. Ele é que *per se* definiria como se pode fazê-lo. Atrativo ou segregador, popular ou elitizado, moderno ou retrógrado. Definir de que modo o indivíduo irá experienciar o lugar é algo que somente o próprio espaço poderá fazer ao manifestar tais dimensões simbolicamente e não por quem o conforma. A partir disso, chegamos a um entendimento de espaço proposto por Harvey : trata-se do complexo de sentimentos e reações que os indivíduos manifestam para com esses espaços em relação com o simbolismo que ele carrega.

Isso levaria a duas premissas: uma que haveria uma imagem comum a vários indivíduos do mesmo grupo social e outra que esta imagem seria única para cada indivíduo, e que teria relação com as suas experiências. Desta maneira, o espaço seria diferente não somente para os diferentes grupos ou os distintos indivíduos, mas o seria também para os diversos momentos, ou seja, se admite que há uma variável ligada à temporalidade, não se tratando de um espaço euclidiano.

A fenomenologia de Lefebvre também nos ajuda a entender esse caminho e a aproximarmos-nos do objeto de estudo deste trabalho. Ao falar sobre espaço percebido, o autor refere-se ao modo como este é internalizado pelos atores que com ele se relacionam. Assim, é possível admitir que existe um Cais percebido pelos movimentos sociais, outro pelo consórcio - aqui tomando apenas dois dos lados, mas também se poderia pensar num Cais para o antigo trabalhador da região ou para o motorista que cruza a avenida em frente aos armazéns. Embora falemos de um mesmo pedaço de chão, as percepções acerca daquele espaço são tão distintas quanto as práticas que nele se desenvolvem, uma vez que são baseadas na materialidade.

Lefebvre se debruça, ainda, sobre o que seria um espaço vivido e o concebido, tendo os dois uma relação de interligação. O vivido precisa do concebido para que seja compreendido historicamente. Trazendo para o empírico, é possível admitir que o modo como se viveu o Cais em seu auge, na experiência cotidiana desenvolvida nas décadas de grande exportação de açúcar e que diz respeito ao vivido, hoje é recontado com base no que se presume por atividades comuns àquele tipo de construção, sendo

assim o “concebido”. Também propomos que as experiências que se materializaram a partir da ocupação do Cais são distintas daquelas vividas a partir da mediação de outros atores, de modo que estas são concebidas.

Em relação às distintas percepções que se conformam a partir das experiências simbólicas ou empíricas com determinado lugar, façamos uma breve analogia com Fernando Pessoa, no seu pseudônimo Alberto Caeiro, que, ao falar de sua terra, já dizia: “Da minha aldeia vejo quanto da terra se pode ver no Universo.../Por isso a minha aldeia é tão grande como outra terra qualquer/ Porque eu sou do tamanho do que vejo/ E não, do tamanho da minha altura...”. Assim são as noções de espaço e território. Conforme Raffestin (1993), trata-se de conceitos distintos: se um é a prisão original, outro é o constructo. Se um diz respeito aos metros quadrados constantes da aldeia, outro refere-se àquilo que Caeiro podia ver ao representar seu espaço.

É a partir da relação construída com o espaço, ou seja, da apropriação dele por um ator, que se constitui o território, sendo este formado por teias, malhas e nós (RAFFESTIN, 1993). Dessa maneira, o modo como o poeta enxergava sua aldeia e que utilizamos como analogia para entender os processos sociais descritos na teoria de Raffestin (1993), é um instrumento de poder. Isto porque os atores, enxergando suas (e outras) aldeias por suas próprias alturas, as conforma(va)m sob o âmbito do poder, numa perspectiva egocêntrica.

Prosseguindo nesta analogia, se pensarmos em diferentes atores enxergando um espaço, estes terão alturas e olhares distintos, o que pode pressupor conflitos relacionados à apropriação de territórios, já que as malhas, redes e nós que se formam na organização territorial não são homogêneas ou uniformes. Não necessariamente está ao alcance dos olhos de Caeiro apenas aquilo que faz parte do seu território, de sua aldeia. As tessituras dos demais olhares se sobrepõem, se chocam e cortam as do poeta. Por conseguinte, formam-se os conflitos como o que descrevemos nesta investigação.

Do mesmo modo, são distintos os modos de entender (e se entender perante) o território. É o que diz Gallois, por exemplo, ao tratar sobre a compreensão do assunto pelos povos indígenas. Partindo de uma análise crítica do jornalismo o autor aponta as

inconsistências do discurso desses meios de comunicação no que tange à vida e à terra indígena. Ancorando-se na Carta Magna brasileira, ele aponta a necessidade de se distinguir terra e território. A distinção, porém, não é fácil, uma vez que não se trata apenas de dizer que território é uma noção anterior à terra ou que esta é uma parte do território. A noção de Terra Indígena, conforme o autor, está relacionada ao processo jurídico-político pelo qual estado e indígenas travam uma luta importante, enquanto a noção de território está próxima da construção e a vivência da relação dessa população indígena para com sua base territorial.

De toda forma, o autor destaca que nem todos os indígenas têm noção de território, o que requer um olhar mais apurado para as diferentes organizações territoriais, que respondem a dinâmicas muito peculiares, que estão relacionadas a conceitos e momentos históricos definidos. As diferentes atividades desenvolvidas na terra, seja para ocupação permanente, para atividades de produção, reprodução física e cultural, bem como as sobreposições destas revelam as formas de organização territorial de um grupo. Portanto, merecem um olhar acurado para que não exista uma redução dessas relações a um limite da terra apenas interconectado a um modo de produção.

Feita esta consideração, e entendendo que não há uma noção única que abarque os conceitos que nos interessam nesta pesquisa, mas modos de contemplação, cabe dizer também que as redes, malhas e nós a que se referiu Raffestin (1993) ao descrever a organização territorial também são apropriadas por Saquet (2011) ao admitir que redes e fluxos sempre estiveram presentes na formação dos territórios e trazem uma ideia de interdependência e relação entre sujeitos. No território, os atores mantêm relações com o lugar, com os outros atores que dele compartilham - que olham da mesma altura - com as ações que são desenvolvidas em sua aldeia (e não com outra terra), para mantermos a analogia que iniciamos. A esse complexo, essa relação constituída, diz-se territorialidade.

Para Ortiz (2005), é persistente a ligação entre o espaço e o meio físico em que ele acontece no modo de contemplação atual. Por essa visão, cada lugar tem uma qualidade que lhe é peculiar e que responde à dinâmica social em que está inserido. A cultura, conforme o autor, por esse olhar, também estaria intimamente ligada ao lugar, do mesmo modo que estariam os territórios circunscritos aos limites de sua

materialidade. Com as mudanças na dinâmica social operadas ao longo dos anos, o autor admite que há diferenças visíveis nessas inter-relações, à medida, por exemplo, que se pode ter uma esteira de produção em qualquer lugar, produzindo a mesma coisa. Já não há mais relação direta com o local.

É o que se vê em empreendimentos como o Novo Recife. Mais focado na acumulação que na relação constituída entre moradores e entorno, estes condomínios permitem que se viva no centro do Recife como se vivesse em Londres ou no Japão. Não há troca com o lugar, senão uma reprodução em massa de um padrão de moradia pré-definido, numa tentativa de restringir como cada indivíduo irá dele se apropriar. Este tipo de relação seria, então, um dos traços essenciais da modernidade-mundo, que já não enxerga completamente em termos de linhas definidas, mas de fronteiras borradas. A isso se chama desterritorialização.

No que concerne aos atores sociais que transformam o espaço em território a partir de seu trabalho sobre ele, nos filiamos a Bossé (2004), que propôs uma revisão de estudos acerca das concepções de identidade, bem como dos problemas que elas suscitam. Para tanto, o autor partiu de uma definição do conceito de identidade segundo o qual ela serve tanto para nomear e singularizar como, por outro lado, para apontar semelhanças e convergências, ressaltando, por conseguinte, as diferenças.

Deste modo, conforme Bossé, não querer identificar-se, por exemplo, já é uma identificação, que se apresenta por práticas simbólicas e/ou discursivas que podem estar ligadas tanto ao que já é como ao que pode vir a ser. Assim, admite-se que a identidade é construída num contexto específico, que define quem é o “eu” e o “outro”. O conceito, para o autor, também está relacionado ao lugar, que embora não seja fechado em si mesmo, a influencia e até constrói por meio da geograficidade. A construção da identidade relacionada aos lugares conforma-se na interrelação com outros lugares com os quais trocam, envolvem-se e se cruzam.

Sobre tais inter-relações, Semprini (1999) afirma que não é possível haver consciência de si senão pela interação com o outro. Ele considera a identidade uma forma oca que é preenchida no processo de educação e aprendizagem que se dá socialmente, no encontro com o diferente. Para o autor, preservar as diferenças é uma necessidade, uma vez que são elas que possibilitam a troca e, conseqüentemente, a evolução das identidades, enriquecendo as experiências do sujeito.

Ainda conforme Semprini (1999), existe uma crescente ideia de individualização, baseada em estratégias criadas por diversos setores, dentre os quais as mídias, que podem conduzir o indivíduo a acreditar unicamente nas suas experiências individuais e negar as coletivas, fechando-se em seu próprio mundo. No que tange à modificação do espaço social, o autor vai tomar como exemplo a classe média americana, que se conformou, ao longo do tempo, naquilo que a cultura de massa propôs que ela deveria ser, imprimindo um sistema de valores que ressoa socialmente e compõe o espaço, seja pelo reforço a determinados padrões ou pela negação de outros.

Cabe ainda destacar o poder que o controle do discurso assume nessa nova configuração de mundo, que mescla o individual e o multicultural. Apropriar-se dos mecanismos de designação, nesse contexto, é um modo de afirmar-se socialmente para construir a relação enunciativa entre o indivíduo e o grupo. Assim, pensar a identidade na Geografia é caminhar para além do sentido individual e social. Trata-se de um aprofundamento dessas relações, para compreender sua incidência diversa sobre lugares e pessoas.

Precisamos falar, ainda, sobre o lugar. Para tanto, recorremos a Bourdieu (1997) para quem lugar refere-se a um ponto no espaço físico. Para o autor, os agentes sociais se constituem na e pela relação com um espaço social, onde estão justapostas múltiplas posições sociais. O espaço social é lugar da hierarquia, que se constitui na esteira de um efeito de naturalização, como se fosse óbvio que cada agente ocupasse determinado lugar e não outro. Essas posições se reproduzem no espaço físico, tendo alguns indivíduos direito a mais lugares que outros.

Ainda conforme o autor, os espaços sociais, quando tornados objetos, tendem a se sobrepôr, de maneira que há avenidas de luxo e há grandes favelas. Há ruas de decoradores e ruas de costureiros, todas respondendo aos interesses dos agentes sociais que vivem em seu entorno. Para Bourdieu, a capital é o lugar em que circula o capital, e onde se encontram, principalmente, os detentores dos espaços privilegiados. Assim, constitui-se uma separação importante: o que vem da capital é tido como melhor que o que vem da província. O que é construído pelos dominantes tem mais valor que o que é construído pelos dominados. A ordem estrutural do espaço, então, materializa-se nas relações sociais que nele se inscrevem, de maneira que ele se encontra não somente nas estruturas físicas, como também nas da mente, por meio do exercício do poder simbólico.

Tal mirada pode ser entendida ao se observar os discursos desenvolvimentistas aplicados no Recife que se quer tornar “ilha de primeiro mundo”. Trata-se da reprodução de uma ideia construída pelos dominantes, de modo que se possa distinguir aqueles que dela se apropriam a partir de seus lugares socioeconômicos. Do mesmo modo, aqueles que se negam ou não podem acessar esse lugar são diminuídos.

Alcançar um lugar ou outro não se dá somente de maneira naturalizada. Há lutas pela apropriação do espaço, que passam desde os ganhos de localização, relacionados à proximidade com os grandes centros, os ganhos de posição ou de classe, ligados à propriedade de um endereço de prestígio, ou os ganhos de ocupação, relacionados à propriedade de um espaço físico capaz de excluir outros indesejáveis. Esses ganhos dependem do capital, cujo acúmulo permite aproximar ou afastar, conforme se deseje. Já a falta de capital leva à fixação, à falta de mobilidade, conforme Bourdieu.

Os lugares ocupados demandam hábitos, que permitem a construção da noção de localidade. Aqueles que não compartilham do mesmo hábito ficam, então, deslocados. Já o efeito de clube, promovido pelo compartilhamento de um capital, pode privar outros de regalias, desde que esses não tenham com ele sentimento de pertença, o qual é construído com a apropriação. Aqueles que permanecem se consagram. Do contrário, aqueles que são expulsos ou que permanecem fixos pela falta de capital são degradados e suas práticas são consideradas menores. O autor destaca, ainda, que as lutas por espaço também podem ser construídas de forma coletiva, como o são as políticas de habitação desenvolvidas pelos países, embora estas também segreguem em sua construção. Ou seja: ainda que se lute por uma destinação mais igualitária de determinado terreno, algum grupo sempre estará excluído de sua fruição.

Imaginemos, por exemplo, as lojas que serão construídas junto ao empreendimento no Cais José Estelita. Nada impede, em princípio, que qualquer recifense que visite a região para aproveitar a possível vista do rio ou o parque público proposto para a área adquira mercadoria de uma delas. Porém, é possível e esperado que o mercado desenvolvido naquela localidade responda aos hábitos dos moradores, ou seja, devem ser inaugurados comércios de luxo ou, ao menos, não serão abertos estabelecimentos voltados à classe C - e não seria leviano dizer que se buscaria mercados mais exclusivos com vistas a fortalecer o efeito de clube de que já falamos. Deste modo, ainda que seja possível dizer que há uma zona de usos mistos, com amplo comércio local e que o passeio naquela região é aberto ao público, talvez a

compra de um sorvete fosse impossível para boa parte dos possíveis visitantes, o que os afastaria daquele lugar.

Além disso, para que um morador de um bairro periférico pudesse visitá-lo seria necessário transporte. Porém, se os milhares de moradores daquela região não fizerem uso de transporte público - e considerando a quantidade de vagas de garagem, é bem possível que não façam - logo não haverá mais ônibus, como preconiza a chamada Lei da oferta e da procura. Assim, ainda que o acesso seja livre, ele ainda será segregador, pois encontra-se numa zona em que não é possível para aquela população alcançá-la. E de que maneira tais concepções se alinham aos interesses desta investigação?

Milton Santos afirma que o território é a causa de maior desigualdade entre firmas, instituições e, sobretudo, entre os homens. Em vez de tornar-se o desejado instrumento de igualdade individual e de fortalecimento da cidadania, “o território manterá o seu papel atualmente perverso, não apenas alojando, mas na verdade criando cidadãos desiguais, não apenas pelo seu lugar na produção, mas também em função do lugar onde vivem”. (2007, p. 134)

O autor explica que tanto atividade econômica como a sua herança social distribuem os homens de maneira desigual no espaço, de modo que noções consagradas, tais como a rede urbana, por exemplo, não sejam válidas para todos, pois o acesso efetivo a bens e serviços depende do lugar socioeconômico e do lugar geográfico a que esses estão submetidos.

Assim, quando falamos sobre o conflito urbano relacionado à ocupação do Cais José Estelita, estamos falando de distintas memórias, para os distintos atores sociais, com diferentes temporalidades e territorialidades e, como dito, estes também entendem o espaço de maneira distinta por terem percepções, concepções, relações e vivências distintas em relação a ele. As expectativas em relação ao futuro do Cais bem como as relações conformadas com o seu passado são diversas e embora não sejam experiências puras, mas como parte do vivido, é o conjunto dessas abordagens que nos permitem entender como os sujeitos constroem seu (re)conhecimento (ou a sua identificação ou sua territorialidade?) com relação a determinados lugares, assunto que nos interessa neste trabalho.

Entendemos que esta relação de reconhecimento não é constituída sob uma página em branco, tampouco se dá instantaneamente. Ela vem se moldando a partir das experiências, das memórias, do vivido e está diretamente relacionada ao lugar socioeconômico a que cabe cada indivíduo de maneira pretensamente naturalizada.

Desse modo, analisar o discurso do jornalismo hegemônico, habitualmente voltado a reproduzir os valores que mantêm o *status quo*, é capaz de nos permitir perceber como foi sendo formada a concepção que vigora sobre o Cais no contemporâneo.

É para entender o jornalismo como um ator capaz de permitir determinado reconhecimento em relação a um lugar que apresentamos adiante a concepção de Jornalismo a qual nos filiamos, bem como o aproximamos da noção de memória, importante para esta construção teórica.

3.2. Intersecções entre jornalismo, cidades e memória

Trabalhamos, nesta investigação, com um objeto de estudo que é do Jornalismo: o discurso do jornal Diário de Pernambuco sobre o Cais José Estelita ao longo dos anos de 1825 a 1984. Ao assumirmos esse campo como um dos troncos pelos quais se desenvolve este trabalho, cabe dizer que o entendemos como Benetti (2006) para quem se trata de um discurso dialógico, opaco, que é, concomitantemente, efeito e produtor de sentidos e elaborado a partir de condições de produção e rotinas específicas. O jornalismo, ainda, dispõe de um contrato de leitura específico que é amparado pela credibilidade de jornalistas e suas fontes.

Tal como Franciscato (2005), admitimos que o jornalismo detém uma posição de privilégio na construção de uma temporalidade social, tendo o tempo presente como construção que o fundamenta. Esse presente não é estático. Antes, está acontecendo. O jornalismo é, afirmamos, uma prática social capaz de interpretar o mundo por meio de recursos correspondentes a lógicas institucionalizadas e legitimadas de apreensão do cotidiano. Estas funcionam como uma espécie de metodologia para se pensar a realidade e produzem um tipo de conhecimento sobre ela. O jornalismo, ainda, constitui-se numa forma de mediação da realidade global, construindo, a partir desta, um presente social de referência que é partilhado pelo seu público como um rito social. Falar do jornalismo é, então, falar do cotidiano, que tem no tempo social um de seus pilares. (BERGER; TAVARES, 2014; GOMIS, 1991).

A preocupação com o cotidiano mobilizou os trabalhos de Lefebvre, autor caro a esta pesquisa. Para ele, aquilo que acontece ao longo de um dia engloba a história do mundo e da sociedade (LEFEBVRE, 1972). A cotidianidade está composta por elementos tais como o **espaço**, que “é o horizonte dentro do qual estão situados e vivem os indivíduos”(LEFEBVRE, 1961, p.233). Este é dotado de significado próprio, mas também significa aqueles que o conformam, assunto sobre o qual já nos debruçamos. E o **tempo** social, mescla de linearidade e de ciclos, correspondendo a um tempo vivido, inscrito num tempo histórico e respondendo a um tempo da natureza.

Lefebvre ainda defende que o cotidiano requer **pluralidade de sentidos**, que estão associados a determinados pontos de vista e representam elementos espaciais. Assim, os modos de olhar para a cidade dependem de quem olha e dos sentidos que a ela impõem. Ele também entende o cotidiano como repleto do **simbólico**, que

identifica parcialmente dois seres, evocando um a partir do outro. Entende, ainda, a **práxis** como elemento constitutivo da cotidianidade, esta não somente como o ato de fazer, mas as relações sociais, a cultura, a ideologia, envolvidas nisso. (LEFEVBRE, 1961) Ao revisitar a obra do autor, Lindón (2004) admite que:

Em última instância, a vida cotidiana para Lefebvre é a vida do ser humano desdobrada numa pluralidade de sentidos e simbolismos, em espaços que os moldam e aos quais também dão forma, no fluxo incessante da vivência do tempo²² (LÍNDON, 2004, p.44, tradução livre).

Ainda segundo o autor, as Ciências Sociais, ao se ocuparem do estudo do cotidiano, acabam por fragmentá-lo, reduzindo-o à práxis. Perde-se o encadeamento e a noção do todo.

Operando com a realidade da vida cotidiana e inscrito num tempo e lugar determinados, o Jornalismo toma o espaço social como objeto não enquanto um todo coeso, mas em forma de excertos que emergem das práticas dos atores que estão nele envolvidos. Isto se dá porque “a realidade da vida cotidiana sempre aparece como uma zona clara atrás da qual há um fundo de obscuridade. (...) Não posso conhecer tudo que há a respeito dessa realidade” (BERGER E LUCKMANN, 1985).

Estes nacos do cotidiano com os quais lida o jornalismo não são definidos de quaisquer maneiras, mas respondem a princípios que tornam a prática singular e específica. É do jornalismo o papel social de produzir “uma reconstrução discursiva do mundo com base em um sentido de fidelidade entre o relato jornalístico e as ocorrências cotidianas” (FRANCISCATO, 2005, p. 167). É a crença que o público deposita no jornalismo como prática social capaz de fornecer informações relevantes, fidedignas e de interesse social que o legitima (MIGUEL, 1999).

Podemos dizer que o jornalismo operacionaliza com o cotidiano discursivizando-o. Interessam-no, nesse processo de reconstituir a realidade, os eventos atuais, que embora sejam esperados, dado o caráter repetitivo da vida cotidiana²³, não se pode prever completamente (LEFEVBRE, 1961; MACHADO, 2005;) Inscrita num espaço-tempo específico, a atividade apresenta traços do seu

²²No original: “En última instancia, la vida cotidiana para Lefebvre es la vida del ser humano desplegada en una pluralidad de sentidos y simbolismos, en espacios que lo modelan y al que también dan forma, dentro del flujo incesante de la vivencia del tiempo.” (LÍNDÓN; 2004)

²³Berger e Luckmann, ao descrever a realidade da vida cotidiana, afirmam que esta já é objetivada, isto é “constituída por uma ordem de objetos que já foram designados *como* objetos antes da minha entrada em cena” (1985, p.38).

tempo, com suas continuidades e descontinuidades, estando vinculada a processos sociohistóricos muito específicos de cada sociedade.

Ao reconstruir o cotidiano dos homens, o jornalismo vale-se de determinados símbolos, capazes de permitir a um grupo modos específicos de vivenciar situações num tempo presente. O Jornalismo permite, ainda, entrever diversas miradas para o cotidiano, uma vez que, pela pluralidade de sentidos que dele emergem, admite a multiplicidade de pontos de vista. (LEFEBVRE, 1961; FRANCISCATO, 2005)

É possível, ainda, identificar no jornalismo um discurso reportado, que destina suas palavras a uma terceira pessoa, que pode ser tanto um promotor e ator interessado e que intervém na informação como um leitor comum que não têm acesso ou controle sobre o que é reportado (PONTE, 2005). A autora filia-se a Bakhtin para quem o trabalho jornalístico define o tom da época, sendo, portanto, enunciações das ideias difundidas num tempo.

Ao interpretar a realidade e conseqüentemente reconstruí-la, por meio do oferecimento de recursos que permitam aos sujeitos verificar e desvelar o universo que os rodeia, o jornalismo pode produzir memória(s) do seu tempo (BENETTI, FREITAS, 2015). Nesse movimento de recomposição do real, ele evoca lembranças do que aconteceu. Tal processo não é feito de maneira linear, uma vez que a memória²⁴ é lacunar e seletiva.

Lefebvre (2001) também apontou a relevância do jornalismo na difusão de informações sobre a ocupação das cidades. Conforme o autor, por meio dos artigos de jornais as questões e reflexões urbanísticas saem do círculo dos técnicos, dos especialistas, dos intelectuais e ganham domínio público. Já Pesavento (2004), ao discutir memória e patrimônio urbano, creditou à mídia²⁵ o dever de, junto com outros atores, reorientar a sociedade, para que se entenda a cidade como propriedade cultural partilhada.

Reconhecer uma história comum inscrita no espaço da cidade, entender como sua uma memória social, saber ver no traçado das ruas e nos prédios e praças lugares, dotados de sentido, endossar um pertencimento, reconhecendo territórios e temporalidades urbanas, é tarefa que deve ser assumida pelas instâncias pelas quais se socializa uma atitude desejada, indo da **mídia** ao ensino, do governo à iniciativa privada. (PESAVENTO, 2004.p.16 grifo nosso)

²⁴ A memória de que falamos é distinta da imaginação. O jornalismo não imagina, não cria ou fantasia, mas relembra algo que foi uma realidade anteriormente, a reconstruindo. O jornalismo, como dito, tem compromisso com o real e com a contingência histórica.

²⁵ Aqui tomada como o conjunto dos meios de comunicação de massa.

Hobsbawm (2005) também destacou o caráter armazenador/organizador/hierarquizador do jornalista ao afirmar que a organização da história por meio de uma mediação institucionalmente praticada despreza, em geral, a memória ancestral ou a tradição coletiva. Ela se relaciona de maneira mais próxima com aquilo que é apreendido a partir de figuras como professores, historiadores ou “compiladores de artigos para revistas e programas de televisão” (HOBSBAWM, 1998, p. 186).

Em relação ao jornalismo como mediador, é importante ressaltar que a crença popular depositada nele como lugar de verdade é necessária num contexto social. “Por necessidade, os cidadãos e as sociedades precisam de um relato exato e fiável dos acontecimentos, para poderem desenvolver procedimentos e processos que lhes permitam alcançar o que poderá ser designado como verdade funcional (KOVACH, ROSENSTIEL, 2001). O jornalismo não produz obras de ficção ou mera criação, mas narra “a verdade dos fatos” não num sentido absoluto ou filosófico, como frisam os autores, mas uma verdade que permita aos cidadãos agir cotidianamente.

A responsabilidade de construir a notícia de modo a responder à necessidade de seu público de entender o mundo é do jornalismo. “As pessoas precisam saber o que se passa para lá da sua rua, de tomar conhecimento de eventos que se passam para além da sua experiência direta” (KOVACH E ROSENSTIEL, 2004, p.19). Ao fazê-lo por seu crivo pessoal - utilizando os óculos específicos do jornalista, conforme Bourdieu (1997) - baseado nas suas experiências, naquilo que acredita serem as expectativas de seu público e considerando as coerções que são impingidas pela linha editorial do veículo para o qual escreve, o periodista está também construindo a realidade (TRAQUINA, 2012; WOLF, 1999; BOURDIEU, 1997). Retomando Lefebvre, assim como as gentes de Dublin a que ele analisou em seus escritos modelam o espaço e são modeladas por ele, o jornalismo reconta o cotidiano conformando-o às suas temporalidades e espacialidades, ao mesmo tempo em que é por elas conformado. Desse modo, atua sobre ele e também é por ele modificado.

A cidade traduzida a partir da práxis jornalística, do mesmo modo, é lida de maneiras diferentes pelos distintos olhares que sobre ela se debruçam. Cabe ao jornalista, enquanto um “sujeito capaz de narrar e de interpretar os acontecimentos, de evidenciar a pluralidade de discursos da sociedade e de inscrever o homem em seu tempo” (BENETTI, FREITAS, 2015. p. 9), mediar esse processo de rememoração ou de reconhecimento, a partir do qual a sociedade pode compreender a si mesma.

O jornalismo é, ainda, um fórum público, e deve trazer os problemas importantes enfrentados pelo país à tona com vistas a encontrar soluções aos problemas que atingem a sociedade (KOVACK; ROSENSTIEL, 2004), como também estimular as comunidades a refletirem sobre o que vivem. Tais discursos e os sentidos que dele emergem ressoarão socialmente, uma vez que, enquanto mediador, o jornalismo não diz somente sobre o que pensar, mas como pensar (TRAQUINA, 2002). Logo, investigar a prática jornalística relacionada às questões urbanas é, também, entender o cotidiano de toda uma sociedade.

É possível dizer, ainda, que o jornalismo conta com relativa capacidade de mobilização, tendo influência mais direta sobre aquelas pessoas que a ele estão mais expostas e sobre os assuntos com os quais elas não têm experiência direta que possa ser mobilizada. Deste modo, o campo jornalístico pode influenciar diretamente a direção da opinião pública, sendo este um dos principais trunfos da profissão (TRAQUINA, 2002)

Para entender o jornalismo como ator político no processo de formação da opinião pública recorreremos a Robert Park (2008), para quem o poder da imprensa é, justamente, a influência que os jornais exercem na constituição de uma opinião pública, bem como na mobilização da comunidade para agir politicamente. Este poder simbólico é exercido com a cumplicidade dos que são orientados por ele e será tanto maior quanto mais fortes forem os “laços” do veículo com seu público ou, ao tomar-se o fundamento da profissão, quanto mais credibilidade e dever de verdade este transmitir.

A necessidade de alinhar-se com o que seria a opinião do público é necessária para a própria subsistência do veículo. Segundo Lippmann (2010) que também se ocupou dos estudos acerca da opinião pública, para assegurar o interesse de leitores sobre determinado produto, o jornalismo busca provocar neste uma identificação pessoal com o que está lendo. A estratégia é a de aflorar o sentimento de pertença, para que o leitor se sinta parte daquilo que provavelmente ele não presenciou. “A audiência precisa participar das notícias, da mesma forma como participa no drama, por identificação pessoal” (LIPPMANN, 2010, p. 302).

Para alcançar esse objetivo, o jornal propõe e reforça estereótipos que permitam aproximar ou afastar os seus leitores. Lippmann explica que para garantir esta identificação o jornalismo pode oferecer ao leitor uma pista por meio da qual ele se engaje. Por conseguinte, o jornalismo recorre à inteligência do público ao requerer

dele uma opinião sobre a cotidianidade. Para tanto, oferece somente um viés do acontecimento. Tal viés, porém, já está encharcado por diretrizes que o levarão a um resultado esperado. Com isso, a distância presente entre o público e o relato oportuniza a constituição de uma opinião massificada, já que se esvaziam as coordenadas do real. Conforme Alsina (2009, p. 90), isso acontece “não somente porque nos mostram acontecimentos em que não poderíamos participar, mas porque, nos que temos participado, nos aproximam aos fatos de uma forma nova, mais ‘real’”.

O jornalismo, então, tem um papel social a cumprir. A especialidade jornalística com a qual operacionalizamos neste trabalho, por sua vez, o faz de um modo específico, que a distingue: propondo que entendamos as questões sociais tais como são: interconexas e complexas. Falamos sobre o jornalismo ambiental, que nasceu como subárea do jornalismo científico, buscando dar conta da presença recorrente de temas do campo da ciência, tecnologia e inovação na imprensa brasileira, como as mudanças climáticas e os agrotóxicos (BUENO, 2015). O entendemos como “o trabalho de apuração dos fatos e produção de notícias que, sendo voltado ao tema ambiental, é convocado a direcionar um olhar diferenciado sobre a realidade a ser relatada (GIRARDI et al, 2012)”. A perspectiva holística, por meio da qual seria possível superar a visão fragmentada comumente destinada a esses temas no noticiário, é uma busca desta especialização.

Para Belmonte (2017), o entendimento sobre a importância de mostrar o problema, com causas e consequências, além das soluções possíveis ajudou a demarcar o jornalismo ambiental como uma segmentação do Jornalismo no Brasil. Com um escopo mais amplificado que o do científico, o jornalismo ambiental tem se consolidado como uma área a parte e não mais como uma subárea daquele. (BELMONTE, 2017)

Girardi et al (2012) defendem que o jornalismo ambiental tem por premissas se transformador, mobilizador e promotor de debate a partir de informações qualificadas e em busca de uma sustentabilidade²⁶ plena.

Para sua concretização é necessário buscar respaldo em olhares mais abrangentes, que possibilitem ver as conexões, superar a fragmentação reiterada. Fundem-se, desta forma, a natureza do jornalismo especializado

²⁶ Ao citar sustentabilidade, o Grupo de Pesquisa em Jornalismo Ambiental aproxima-se de dizeres relativos, de fato, à proteção do meio ambiente como sujeito, interligando-se a questões como bem-viver e as perspectivas dos povos originários, afastando-se do ponto de vista mercadológico em que, em geral, a palavra é empregada.

com as demandas socioambientais que acabam por compor o horizonte de reflexão dos paradigmas emergentes. (GIRARDI et al., 2012, p. 148).

Neste sentido, conforme Bueno (2008), não se pode supor um jornalismo ambiental isento, tampouco utópico, ou tomado somente como exercício de uma atividade produtiva remunerada. Para ele, o jornalista ambiental tem um compromisso que se estende além da jornada de trabalho. Trata-se da militância ou do que para Belmonte (2017) seria o ativismo ecológico, sem o qual um texto transversal, bem elaborado e com diversidade de fontes não gerará ação. Ainda conforme Bueno (2008):

O Jornalismo Ambiental é, antes de tudo, jornalismo (que é o substantivo, o núcleo da expressão) e deve ter compromisso com o interesse público, com a democratização do conhecimento, com a ampliação do debate. Não pode ser utilizado como porta-voz de segmentos da sociedade para legitimar poderes e privilégios. (BUENO, 2008, n.p)

Entendemos os conflitos relacionados à ocupação das cidades, então, como sendo uma problemática ambiental, constituindo-se, portanto, uma investigação relacionada ao jornalismo sobre meio ambiente. Partimos da conceituação feita por Victor Baccheta, para quem o meio ambiente é “o conjunto de sistemas naturais e sociais habitados pelo homem e os demais seres vivos existentes no planeta e dos quais obtêm seu sustento (...)” (BACCHETTA, 2000, p.18 Tradução nossa²⁷) e ancoramos no conceito de ecologia profunda, proposto por Arne Naess (1970) e revisitado por Fritjof Capra (2003), para quem

A ecologia profunda não separa o homem do ambiente, na verdade, não separa nada do ambiente. Não vê o mundo como uma coleção de objetos isolados e sim como uma rede de fenômenos indissolivelmente interligados e interdependentes. (CAPRA, 2003. p.20)

Falar de um conflito ambiental ancorado no centro de uma grande cidade e partir do jornalismo ambiental é, antes de tudo, demarcar uma posição. Embora sejam os temas voltados ao azul ou ao verde os mais comumente apresentados ao se falar desta especialidade, é mister aclarar que, por meio de sua competência multifatorial, bem como pela complexidade de suas abordagens, o jornalismo ambiental dá conta de tratar temas os mais diversos, que se estendem na teia do cotidiano com efeito de previsibilidade. O que é pensar sobre a habitação senão entender o modo de vida

²⁷ Texto original: “el conjunto de sistemas naturales y sociales habitados por el humano y los demás seres vivos existentes em el planeta y de los cuales obtienen su sustento(...)”

humano e como ele se relaciona com o ambiente em sua volta? E, ainda que esqueçamos disso, se olharmos para as grandes cidades, são as paisagens com verde e azul as mais visadas para o desenvolvimento de empreendimentos de vulto, tal como o que trabalhamos nesta investigação, de modo que não há como nos afastar de falar sobre o ambiental quando abordamos as cidades. Assumir que o jornalismo ambiental dá conta de abordar o cinza, não o afastando de outras cores, mas o colocando em perspectiva, é fundamental para essa investigação.

Para descrever de que cidade falamos, recorreremos a uma série de autores que se ocuparam de entendê-la ao longo dos anos. É o que trazemos a seguir.

3.1 Para entender a cidade

Para esta pesquisa, em que nos interessa um fenômeno que se desenvolve no seio da cidade, recorreremos a teóricos que já empreenderam esforços para conceituá-la e sua relação com os que nela habitam. Um exemplo destes é Weber (2004) para o qual uma definição básica de cidade refere-se a um assentamento fechado, com casas aproximadas, e que tenha como fundamentos uma sede senhorial-territorial como centro e um constante comércio de bens e serviços entre os habitantes. Robert Park (1967), por sua vez, admitiu ser a cidade a tentativa mais bem-sucedida do homem de reconstruir o mundo em que vive aproximando-a da sua vontade. Para ele, sendo o mundo criado pelo homem, ela é, também, aquele em que ele está condenado a viver. “Assim, indiretamente, e sem qualquer percepção clara da natureza da sua tarefa, ao construir a cidade o homem reconstruiu a si mesmo. (PARK, 1967, p. 3.)

Já na perspectiva de Lynch (1997), a cidade não é somente um objeto percebido ou desfrutado por um grande número de pessoas de diferentes classes sociais e características diversas, mas ainda o produto de construtores que, por motivos que lhes são próprios, não param de modificar a sua estrutura. “Se, em linhas gerais, ela pode ser estável por algum tempo, por outro lado está sempre se modificando nos detalhes e sua forma. Não há resultado final, mas apenas uma contínua sucessão de fases”. (LYNCH, 1997, p. 2).

Borja e Castells (1996) falam das cidades como protagonistas da nossa época. Elas seriam, assim, atores sociais complexos e de dimensões múltiplas, detentoras de forte protagonismo na vida política, econômica, social, cultural e, ainda, nos meios de

comunicação. Os autores as entendem como plurimunicipais ou metropolitanas, que tendem a estruturar um espaço regional baseado na descontinuidade e assimetria. Para os autores:

Finalmente, a cidade, entendida não somente como território que concentra um importante grupo humano e uma grande diversidade de atividades, mas também como um espaço simbiótico (poder político-sociedade civil) e simbólico (que integra culturalmente, dá identidade coletiva a seus habitantes e tem um valor de marca e de dinâmica com relação ao exterior), converte-se num âmbito de respostas possíveis aos propósitos econômicos, políticos e culturais de nossa época. Citemos três. A necessidade de dar respostas integradas e não setoriais aos problemas de emprego, educação, cultura, moradia, transportes etc.; o estabelecimento de compromissos públicos e privados a partir das demandas do crescimento econômico e do meio ambiente; a configuração de novos espaços e mecanismos que estimulem a participação política, facilitem a relação entre administrações e administrados e promovam a organização dos grupos sociais. (BORJA E CASTELLS, 1996)

Para adaptar-se às novas necessidades, Silva (2010) afirma que acontecem embates, acordos e ajustes políticos de práticas de convivência nessa reinvenção da *urbe*, que convertem ruínas em novos ambientes, estes como resquícios do que ali existiu. Para o autor, nesse momento de reconstrução “Não se trata de reencontrar o tempo perdido, mas de construir um tempo possível entre aquilo que foi e aquilo que é” (SILVA, 2010.p.180).

O reordenamento da cidade pode acontecer por viéses diversos. A requalificação (ou revitalização) dos centros urbanos, um destes viéses, tem provocado conflitos ambientais nas grandes metrópoles brasileiras. Cabe antecipar, uma vez que lidamos com o discurso, que, conforme Geise Pasquotto (2010) o uso das expressões renovação, revitalização, requalificação ou reabilitação não deve ser aleatório. O primeiro, mobilizado especialmente no período pós-segunda guerra, diz respeito à substituição de estruturas para a adaptação à ‘vida moderna’. A revitalização e requalificação dizem respeito à recuperação e preservação do patrimônio urbano. Já a reabilitação, termo mais recente que surge em substituição à restauração, diz respeito a “um processo integrado de recuperação de uma área urbana que se pretende salvaguardar, implicando o restauro de edifícios e a revitalização do tecido econômico e social, no sentido de tornar a área atrativa e dinâmica” (PASQUOTTO, 2010, p.145) Foi nos anos 60 que surgiu o termo “revitalização”, inserido numa conjuntura de obsolescência e degradação de áreas mais antigas das cidades, sobretudo dos centros. O vocábulo passou a ser usado para situações em que se pretende “oferecer nova

função e forma às arquiteturas e contextos urbanos constituídos, porém, que concomitantemente respeite ou incorpore a paisagem existente e os valores históricos, de identidade, **de memória** e estéticos presentes neles”. (PASQUOTTO, 2010. p.145. Grifo nosso).

Para que se adequassem às necessidades e expectativas dos novos moradores/frequentadores, os centros estavam fadados a passar por revitalização ou requalificação. (HARVEY, 2014; LEFEBVRE, 2001). Do mesmo modo, para que seja possível erigir novas edificações são feitas desapropriações, demolições e reconstruções. A especulação imobiliária constituída a partir destes movimentos (ou criadora deles) redesenha as paisagens. Os centros históricos reescritos e dessacralizados podem, então, ser comercializados. Predomina, nesse contexto, o valor de troca, que diz respeito, numa compreensão marxista adotada por Harvey (2014) e Lefebvre (2001), aos espaços comprados e vendidos, o consumo de produtos, bens, lugares e signos, em detrimento do valor de uso, relacionado à cidade e à vida urbana, ao tempo urbano, *per se*.

Quando se fala de centros históricos, representantes de uma sucessão de testemunhos das várias épocas, estes têm a revitalização como imperativo na sociedade atual. Para Cavém (2007), é pelo seu caráter de antiguidade que o centro histórico tem como elemento mais marcante a sua imagem simbólica. Com ele, diferentes indivíduos construíram, ao longo de diferentes épocas, também diferentes relações, que os permitiram (ou não) contemplar o espaço tal como ele é.

Solá-Morales (1996) afirma que a experiência cultural de uma cidade grande é formada por um tecido humano no qual a sobrevivência, ao longo do tempo, dos significados dos lugares não pode ser menosprezada. Nesse sentido, quando originavam a produção da cidade, os centros históricos eram fervilhantes em ocupação, mas se tornaram obsoletos com o passar dos anos. No contexto pós-industrial, a partir do surgimento de novas centralidades periféricas, sua desvalorização foi intensificada (ORREGO, 2012). Formaram-se, com isso, vazios urbanos²⁸, os *terrain vague*, (SOLÁ-MORALES, 1996, p.22).

²⁸ São muitas as definições que encontramos para “vazios urbanos”. Optamos pela de Solá-Morales (2002) por dialogar com a memória, conceito que nos é caro para este trabalho.

"Terreno baldío", em espanhol, "vasteland", em inglês, são expressões que não traduzem em toda sua riqueza a expressão francesa. Porque tanto a noção de "Terrain" como a de "Vague" contêm uma ambiguidade e uma multiplicidade de significados que é a que faz dessa expressão um termo especialmente útil para designar a categoria urbana e arquitetônica com a que aproximamos dos lugares, territórios ou edifícios que participam de uma dupla condição. De um lado, "vague" no sentido de vacante, vazio, sem atividade, improdutivo, muitas vezes obsoleto. De outro lado, "vago" no sentido de impreciso, indefinido, vago, sem limites determinados, sem um horizonte de futuro. (Tradução Livre²⁹)

Assim, conforme Morales (1996, p. 126), a relação entre a falta de uso, de atividade, e, ao mesmo tempo, a presença de uma expectativa é fundamental para entender a potência que os "*terrain vague*" evocam nas cidades ao longo dos anos. "Vazio, portanto, como ausência, mas também como promessa, como encontro, como espaço do possível e expectativa (Tradução livre). O autor admite que as grandes cidades estão povoadas por esse tipo de território, sejam as áreas abandonadas pela indústria, pelas linhas de trem, portos. Mas também as áreas que foram abandonadas por outros motivos, tais como a própria deterioração física, zonas inseguras ou que tenham seu acesso restrito por qualquer motivo. São áreas em que a cidade já não está, diz Morales.

São lugares aparentemente esquecidos, onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos em que somente alguns valores residuais parecem se manter apesar de seu completo deslocamento em relação à cidade. [...] São ilhas interiores esvaziadas de atividade. São esquecimentos e restos que permanecem fora da dinâmica urbana. Se tornaram simplesmente áreas desabitadas, inseguras e improdutivas. (SOLÁ-MORALES, 1996, p.126)

Embora tenha escrito sobre isso há cerca de 20 anos, seus estudos repercutem ainda hoje na Arquitetura por reproduzirem uma dinâmica cada vez mais frequente.

Leite e Titton (2011) revisitaram a noção de Solá-Morales, afirmando que

[*Os terrain vague*] constituem-se de áreas produtivas que perderam boa parte de suas funções, tornando-se obsoletas ou inutilizadas. Por vezes chegam a se tornar guetos de degradação urbana, social e ambiental. Trata-se de espaços subutilizados com mais significado passado do que presente, peças do interior de uma cidade que ainda se encontram fora da lógica utilitarista organizacional. Constituem um modo diverso de

²⁹ No original: Terreno baldío" en español, "vaste land" en inglés, son expresiones que no traducen en toda su riqueza la expresión francesa. Porque tanto la noción de "terrain" como la de "vague" contienen una ambigüedad y una multiplicidad de significados que es la que hace de esta expresión un término especialmente útil para designar la categoría urbana y arquitectónica con la que aproximarnos a los lugares, territorios o edificios que participan de una doble condición. Por una parte "vague" en el sentido de vacante, vacío, libre de actividad, improdutivo, en muchos casos obsoleto. Por otra parte "vague" en el sentido de impreciso, indefinido, vago, sin límites determinados, sin un horizonte de futuro.

caracterizar a arquitetura por meio da ausência, da subutilização, do abandono. (LEITE; TITTON, 2011, p.52)

Disputados pelas novas casas-grandes, os terrenos remanescentes sofrem diversas interferências a fim de tornarem-se “ideais” para a moradia, seja pelo *marketing* contido na ideia da qualidade de vida ou pela apropriação de outros discursos, como o da facilidade de morar no centro, antes refutado pelas classes mais abastadas. Com o apoio dos governos, que facilitam não somente a compra e venda dos terrenos, mas também todas as obras de infraestrutura necessárias, muitos dos terrenos vagos, antes desinteressantes, passam a valer somas vultosas e tornar-se sonho de muita gente.

Ainda sobre o lugar dos governos nesse tipo de projeto, convém recordar Harvey (2004) citando o crescimento desenfreado de Baltimore, nos Estados Unidos, com a revitalização do seu centro. Para os investimentos públicos se tornarem compensadores, outros milhões de dólares eram necessários. “A parceria entre o poder público e a iniciativa privada significa que o poder público entra com os riscos e a iniciativa privada fica com os lucros” (HARVEY, 2004, p.190). Um exemplo citado é o de um condomínio de alto padrão, em frente a um rio - as semelhanças com a questão que tratamos não param por aí³⁰ - cujas vendas sofrem de um fraco desempenho e, para evitar a falência, recebe milhões em incentivos fiscais, enquanto a população empobrecida dos seus arredores segue desassistida. A esse movimento Harvey intitula “alimentar o monstro da cidade”.

Para Bomfim e Zmitrowicz (2006) os espaços edificados vazios na área central são elementos do processo da especulação imobiliária, numa dinâmica semelhante à praticada no mercado de ações, na qual os proprietários esperam que se concretize uma intervenção pública para a recuperação da área, afim de que eles possam garantir preços estimados e, conseqüentemente, a obtenção de lucros com baixos riscos.

Com essas ondas de reestruturação urbana que acompanham o processo de urbanização, as cidades se tornam palimpsestos (PESAVENTO, 2004), com construções, tempos, visões de mundo sobrepostas, para dar lugar - sempre e mais uma vez - ao novo mundo urbano. Lefebvre (2001, p. 52) se interessou por esses

³⁰ Após o fechamento de um estaleiro, o local tornou-se alvo de interesse das imobiliárias para a construção de edifícios. A oposição local foi forte, dentre outros motivos porque a altura dos arranha-céus impediriam a visualização do rio. Ainda assim, houve liberação da construção em 1987. A primeira torre foi inaugurada em 1993, apresentada como “um novo estilo de vida urbana”, com unidades na casa dos 1,5 milhão de dólares. Com a crise econômica de 1987 os problemas logo vieram a tona. A solução proposta era aumentar o número de edifícios para obter lucro. Eles receberam dois milhões em isenção fiscal e, em 1999 iniciou-se a construção de casas luxuosas. (HARVEY, 2004) Atualmente, (theharborviewtowers.com).

movimentos. “A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas”. Essa dinâmica de remodelamento é significativa, à medida que os espaços urbanos, construídos ou não, possuem uma grande capacidade de acionar o trabalho da memória, sendo, por isso, importantes arquivos e fundamentais para a constituição da identidade de um lugar e de um povo. Bosi (2003, documento não paginado) diz que a cidade traz consigo um sentido de identidade, em cujas pedras as lembranças se apoiam.

A memória construída a partir da experiência empírica dá suporte à construção do saber histórico e responde a uma questão individual, relativa à reapropriação do passado, embora, certamente, instruída ou modificada pela história. (BOSI, 2003; RICOEUR, 2003). Quando se fala de memória das cidades, porém, tem-se uma construção coletiva, mescla de tempo e espaço (HALBWACHS, 1990). Há tantas memórias quantos grupos numa cidade.

Aquilo que os indivíduos constroem de memória sobre a cidade, embora diferentes para os diferentes indivíduos, como dissemos de maneira não tautológica, compartilham da relação com o mesmo lugar de memória (NORA, 1993; ABREU, 1998). Ao falar sobre lugar, refere-se não apenas à realidade material, simbólica ou funcional, mas à justaposição entre o que é da ordem do tangível e aquilo que está no campo do sensível. Para Leite e Titton (2011), ainda que os *terrain vagues* sejam lugares de difícil apreensão na percepção coletiva dos cidadãos, eles costumam ser dotados de forte memória urbana, o que leva grupos sociais concretos a resistirem a renovações que impliquem n’alguma modificação. “Talvez simplesmente porque esses grupos encontrem nesses espaços sua identidade” (LEITE; TITTON, 2011. p. 52). Portanto, recuperar a dimensão humana dos espaços é uma necessidade urgente.

Cabe reforçar, ainda, que é a partir da evocação das lembranças de um tempo passado, ressignificadas no presente, que se pode reformular os valores de uma comunidade numa dada época. Esse processo de revisitação permite que os sujeitos dessa comunidade possam se reconhecer num tempo presente, já que a bagagem da memória permite a transmissão e a conservação de valores. É da lembrança, da certeza de uma presença real daquilo que foi do passado, que se tem o reconhecimento (NORA, 1993).

No jogo político travado entre construtoras e movimento social, a memória e o esquecimento estão sempre sendo negociados. Na enunciação do discurso político tais relações costumam estar presentes, como Courtine desenhou ao falar sobre o Chapéu de Clémentis, uma alegoria para explicar como a ordem do discurso “divide em pedaços a lembrança dos eventos históricos, preenchidos na memória coletiva de certos enunciados, dos quais elas organizam a recorrência, enquanto consagram a outros a anulação ou a queda” (COURTINE, 1999, p.16). Tais determinações do que merece receber existência pública não se dão aleatoriamente, especialmente no jornalismo.

McCombs e Shaw (1993, p.131) ao revisitar a teoria do agendamento afirmam que as perspectivas que os jornalistas e o público adotam para pensar sobre cada objeto (assuntos, personalidades, acontecimentos) são centrais à agenda jornalística. “Essas perspectivas dirigem a atenção para determinados atributos, desviando-as de outros”. É o que se chama de valor-noticioso (ou valor-notícia). Utilizando-se do discurso político - em campanha presidencial, os autores afirmam que mesmo quando há uma multiplicidade de atributos de um objeto adentrando à agenda jornalística, são eleitas prioridades e estas influenciam as prioridades do público.

Sejam quais forem os atributos de um assunto apresentado na agenda jornalística, as consequências para o comportamento da audiência são consideráveis. A maneira como um comunicador enquadra uma questão estabelece uma agenda de atributos e pode influenciar o modo sobre como pensamos a questão em foco. (MCCOMBS, SHAW; 1993)

Com isso, é possível dizer que há, sob os distintos discursos, o do jornalismo entre eles, partes do Cais e de sua história apontados como memória da cidade do Recife, que podem ser revisitados e com os quais se pode constituir algum reconhecimento. Do mesmo modo, há os que são esquecidos, como se nunca houvessem estado. Para compreender como o discurso jornalístico sobre o Cais José Estelita, ao longo dos anos, pode contribuir para a sua constituição na memória da cidade, é preciso considerar tais memórias e esquecimentos como constituintes do que se entende acerca daquele espaço. Para o nosso gesto de leitura do discurso jornalístico do Diário de Pernambuco acerca do Cais José Estelita, mobilizaremos, então, a Análise do Discurso de matriz francesa, sobre a qual falaremos adiante.

3.3. Uma questão discursiva

Para a Análise do Discurso de matriz francesa, proposta por Michel Pêcheux, a que tomamos como dispositivo teórico-metodológico nesta investigação, o discurso não é reduzido ao texto como um todo coeso. Ele é, na verdade, um objeto teórico cujo funcionamento linguístico está necessária e estreitamente vinculado às suas condições de produção e que deve ser relacionado ao que lhe é exterior, à conjuntura histórico-social em que foi produzido, ao lugar social em que seu sujeito está inscrito e às formulações já existentes sobre ele. (INDURSKY, 1998).

O indivíduo não é uma preocupação na análise discursiva pecheutiana. São os sujeitos determinados historicamente, e que pensam dominar seus dizeres embora, de fato, sejam encaminhados, sem se dar conta, a dizer aquilo que a sua posição impõe que seja dito. Para Brandão (2012, p.26), o sujeito do discurso é “interpelado pela ideologia, sua fala reflete os valores, as crenças de um grupo social” e se constitui na relação com o outro e reconhece sua identidade ao interagir com outros discursos.

O lugar em que se constituem os sentidos na análise discursiva pecheutiana é a Formação Discursiva (FD), a qual se constitui por aquilo que pode e o que deve ser dito. Assim, entende-se que a relação do sujeito com o mundo é mediada pela relação que ele estabelece com a FD na qual se inscreve e que não há sentidos transparentes. Estes derivam. Logo, não cabe falar em sentido puro, mas em “efeitos de sentido” que se pretendem verdadeiros dentro da FD em que se inserem. Noutras palavras, os sentidos se modificam a partir das posições em que são enunciados e em referência a algo que é exterior ao discurso.

Pêcheux (1999) admite, posteriormente, que a Formação Discursiva não é um espaço estrutural fechado, mas pode ser invadida por elementos de outras FDs que surgem como pré-construídos ou discursos transversos. Estas relações se dão na forma de alianças ou conflitos, sendo a FD um espaço de confrontos. (BRANDÃO, 2012).

Se, no discurso, acontecimento é aquilo que vem a modificar o que está posto, rompendo com o que está cristalizado, a memória é o que estabiliza. Logo, é preciso um acontecimento para modificar a memória discursiva, que é distinta da individual. Para Pêcheux, frente a um texto, a memória discursiva é o que reestabelece os implícitos necessários para entendê-lo, sendo, portanto da ordem do repetível. A

memória discursiva é, portanto, aquilo que acessamos do interdiscurso, ou seja, faz parte daquilo que se pode dizer dentro de uma determinada Formação Discursiva.

Isto não ocorre de maneira consciente. É, antes, obra do inconsciente e da ideologia, de maneira que aquilo que emerge desta operação traz importantes significados. É válido ressaltar, ainda, que ao buscar tais significados por meio da Análise do Discurso não estamos, os analistas, querendo ressignificá-los ou mesmo interpretá-los como se pudéssemos desvelar mistérios que estão escondidos por trás da superfície.

A leitura que se faz da materialidade do texto considera o que se diz e o que não se diz, como se diz e porque se diz de determinada maneira e não de outra, de modo que os sentidos decorrentes de uma escolha ou outra sejam representativos de determinadas tomadas de posição. Assim, a AD não se propõe a fazer uma análise exaustiva do texto, mas a teorizar e operacionalizar sobre ele a partir de seu funcionamento linguístico, das condições de produção em que ele é produzido, relacionando-o com a história, o ideológico e o inconsciente (MITTMANN, 2007)

Patriota e Turton (2004) afirmam que memória discursiva relaciona-se com a recorrência de enunciados, à medida que separa e elege o que, numa contingência histórica própria pode ser atualizado num discurso ou rejeitado em novo contexto discursivo. Citando Mello (1999), afirmam que esta noção exerce uma função ambígua visto que recupera o passado e, ao mesmo tempo, o elimina por meio dos apagamentos.

Orlandi (2006) afirma que nossas palavras trazem consigo outras palavras. Deste modo, é possível admitir que o processo de construção da memória discursiva se dá a partir e na narrativa. Partimos de Rodrigues (2014) para refletir sobre o movimento mnemônico como um caminhar sobre as rugas marcadas na superfície outrora lisas das ruas. É o corpo que reconhece algo que lhe é exterior, embora nele se inscreva. É o que já está dito antes, noutro lugar, e ao qual reconhecemos ao encontrá-lo. A rua que se inscreve no corpo sendo por ele sentido. Esta construção da memória se dá, entendemos, não somente empiricamente, mas também de maneira mediada.

Por meio de sua construção narrativa fiável, propomos que o jornalismo tem a potencialidade de marcar os sulcos nas superfícies das ruas, ou seja, é capaz de criar memórias discursivas, cristalizar sentidos. Se o movimento social aponta para a existência de um lugar, por exemplo, é o jornalismo, a partir da ordem do discurso, que o assevera, legitima, materializa - mas também apaga ou ressalta. Somente

quando assumido como real, o lugar pode ser reconhecido, tornado marca e vivido como território.

No que concerne ao discurso jornalístico, Benetti (2006) afirma que ao assumir a opacidade discursiva como um dos seus pressupostos, estamos obrigados a admitir que o texto objetivo não é mais que uma intenção do profissional. O que resta ao jornalista, segundo a autora, é desenvolver um material que direcione a leitura para determinado sentido, embora não se possa assegurar que isso ocorra.

Quanto ao Cais, entendemos que ele é reproduzido como um terreno vago. Não é um lugar, mas um espaço. Não se pode estar, somente passar. Assim, o que se sabe sobre ele, hoje, é do que já existiu ou de uma expectativa do que pode ser. Ou, ainda, que ele existe, mas ali não está. É aquilo a que Rodrigues (2015) descreveu como sendo uma rua sem verdadeira espessura mnésica.

Para mudar a memória, que é saturada, cheia de sentidos, e tem pouca suscetibilidade ao novo, é preciso uma mudança grande de paradigmas. O Jornalismo pode atualizar o que se sabe ao noticiar acontecimentos³¹ que quebrem com o que já está cristalizado e instituir nova memória. Deste modo, é também ele um dos atores responsáveis por estabilizar os sentidos que hoje irrompem no discurso sempre que falamos do Cais. Nesta investigação buscamos, então, a partir da leitura permitida pela Análise do Discurso, refletir sobre como o discurso do Diário de Pernambuco instituiu sentidos sobre o Cais que hoje ressoam como memória discursiva. Adiante, o nosso gesto de leitura das edições do Diário de Pernambuco, que pretendem tornar mais explícitas tais relações.

³¹ Aqui entendido como para Adriano Duarte Rodrigues (2014, p.7-8), para quem o acontecimento jornalístico é “um acontecimento de natureza especial, distinguindo-se do número indeterminado dos acontecimentos possíveis em função de uma classificação ou de uma ordem ditada pela lei das possibilidades, sendo inversamente proporcional à possibilidade de ocorrência (...) o acontecimento jornalístico irrompe sem nexos aparentes e é, por isso, notável, digno de ser registrado na memória”.

4. UM APELO À HISTÓRIA E AO MEIO AMBIENTE

Desde as primeiras discussões entre o Consórcio Novo Recife e o movimento Direitos Urbanos, seja por meio de notas ou em audiências públicas, percebemos que, embora partindo de lugares antagônicos, para legitimar suas posições frente à questão do Cais José Estelita, ambos apelavam a uma preocupação com a memória e a história da Cidade, sendo a paisagem do Recife utilizada para ancorar tais dizeres.

“Quando olhar para o novo e o respeito à história andam lado a lado” é o slogan da campanha lançada pelo Consórcio Novo Recife, através da construtora Moura Dubeux, ao apresentar o seu empreendimento Mirante do Cais, composto de duas torres, primeiro a ser comercializado na área do Cais José Estelita. E completa:

Um projeto inovador, que vem revitalizar e trazer novas perspectivas à região. O Mirante do Cais traz uma nova forma de viver a cidade. Onde a Moura Dubeux encontrou todos os motivos para criar inovar e surpreender. (MOURA DUBEUX, documento eletrônico)

Como visto, a construtora apela à história do lugar como um atrativo para a venda. Porém, em vídeo institucional com pouco mais de dois minutos, disposto em seu site³² para apresentar o empreendimento, não se pode ver o Cais tal como ele é hoje ou como foi. Já no primeiro *frame*, é a Bacia do Pina e o Marco Zero, importante cartão-postal recifense, bem como as pontes que cortam o Capibaribe, todos em tomadas aéreas, que oferecem as bonitas imagens necessárias à construção da paisagem-mercadoria a que a Moura Dubeux se reporta. Ao mirar o terreno em que serão construídos os arranha-céus, o futuro já está lá. Todos os edifícios que serão erguidos ao longo do desenvolvimento do Projeto Novo Recife são mostrados como se ali já estivessem.

Ainda em referência ao material publicitário, os edifícios Mirante do Cais - Sul e Norte, bem como o Parque do Cais, que também faz parte da primeira fase do projeto, são descritos como oferecendo “praticidade ao trabalho e ao lazer”, numa retomada do discurso de qualidade de vida assegurado pela moradia no centro. Para compreender a proposta da construtora para a localidade, cabe dizer que cada unidade do Mirante terá cerca de 260 m², contará com quatro suítes, sala para dois ambientes e varanda gourmet, além de quatro vagas cobertas de garagem dispostas num edifício de cinco andares exclusivo para esse fim. Na área de lazer, segundo a Moura Dubeux,

³² <https://ofertas.mouradubeux.com.br/novo-recife>

além dos habituais piscina, sauna, salão de festas, playground, brinquedoteca e espaço gourmet, trarão quadra de tênis profissional, piscina coberta e aquecida, pista de cooper, horta e pomar orgânicos, todos no telhado verde do edifício, mostrados com detalhes no curto espaço de tempo do informe publicitário. Especialmente os últimos, uma vez que a ideia de sustentabilidade - esta essencialmente mercadológica - é defendida pela construtora. Itens apontados como “soluções para uma melhor convivência sua com os espaços” também são contabilizados: painéis solares, tomadas para carros elétricos e tomadas USB. Não bastasse a presença da Bacia do Pina, os edifícios Mirante do Cais - Sul e Norte são, ainda, contornados por espelhos d’água que podem ser abastecidos por água de reúso.

Numa finalização “curiosa”, a narração afirma que viver ali é estar próximo ao que torna o Recife **histórico**. A imagem a que esta fala cobre, porém, pouco tem de representativa em relação à história do Recife: mostra apenas a Ponte Governador Paulo Guerra, que separa o Bairro de São José do Pina, construída no final dos anos 1970. Na tomada aérea é possível ver, além dos bairros vizinhos, o shopping RioMar, maior centro de compras da capital e que será diretamente ligado ao empreendimento. Tudo isso tem um preço: descritos como imóveis vendidos “a preço de custo” pela construtora, no início das vendas, a unidade mais barata era orçada em R\$1.550.000.

Com preços mais modestos, iniciando em R\$ 265.000, um segundo edifício, com unidades de um e dois quartos, teve seu início de vendas na mesma época. A torre chamada de “Parque do Cais”, terá unidades de 33 a 61m². Com janela panorâmica no imóvel e terraço mirante na sua área de lazer, a construtora demonstra valorizar a paisagem, como esperado. O térreo do edifício é descrito como de uso comercial³³.

Para quem se interessa em comprar uma unidade, a construtora tem um discurso pronto de valorização do local e que responde, certamente, a dizeres de movimentos opostos. Num material intitulado “Tudo que você precisa saber sobre o Novo Recife”, algumas menções merecem destaque nessa investigação. No primeiro tópico, “É pra admirar e se encantar”, a construtora afirma que 65% de todo o terreno pertencerá à população “que vai ganhar parques novinhos em folha, com muito verde, ciclovias e espaços de convivência” (MOURA DUBEUX, 2019). O material afirma, ainda, que a vista da Bacia do Pina continuará disponível aos recifenses, numa retomada ao

³³ Até a finalização deste trabalho, constavam como completos 3% da construção, estando as obras em fase de fundações.

discurso contrário à construção do paredão de prédios, segundo o qual a paisagem será privatizada. Atentamos, ainda, para a referência ao verde e às ciclovias, uma remissão aos dizeres relativos à sustentabilidade.

Em “uma nova forma de viver o Recife”, a construtora afirma que, nas etapas futuras de sua construção, uma via arborizada será construída. O discurso aponta mais mobilidade e está direcionado especialmente aos pedestres e ciclistas. Novamente, dizeres que estão interligados a uma ideia de sustentabilidade, que vê no desenvolvimento dentro de determinados padrões a possibilidade de mitigar as agressões ao meio ambiente. Embora vá inserir um edifício-garagem com cinco andares na paisagem - e este vá estar repleto de automóveis pertencentes às unidades (lembrando que as do Mirante contarão com quatro vagas cada), a construtora não se reporta aos motoristas, que são os seus principais clientes.

O material segue, então, com o tópico “História e modernidade”, este com dizeres semelhantes aos que nos chamaram a atenção desde os primeiros apontamentos do Consórcio quando da aquisição do terreno. Isto porque, em investigação anterior (SILVA, 2017) notamos que o consórcio admitia ser um ator na preservação daquele lugar, definindo fragmentos do (já fragmentado) tecido do Cais que fariam este papel. As propostas eram de transformar parte das construções antigas em equipamentos culturais, de modo que estas pudessem ser ressignificadas, já noutra circunstância. À época, afirmavam que entregariam um tonel de melaço à administração pública e perguntávamo-nos: que função teria um tonel de melaço entre 12 torres de 40 andares, sendo este equipamento não antes conhecido? Como evocaria uma memória?

É fato que na incursão anterior tudo ainda estava no terreno das expectativas. No material de venda, acredita-se, a construtora fala do que será. Vejamos sua proposta atual:

A gente olha para o futuro sem esquecer do passado. O projeto Novo Recife prevê a **preservação de um conjunto de galpões próximo ao Viaduto das Cinco Pontas** além das antigas casas dos funcionários e a oficina de eletrotécnica. Esses espaços serão administrados pelo poder público e pela iniciativa privada, ou seja, vão ser transformados em museus, cafés, comércio... E quando o viaduto for demolido, vai dar pra ver o Forte das Cinco Pontas da beira do rio. (MOURA DUBEUX, 2019, não paginado. Grifo do autor)

A Moura Dubeux, com essa apresentação, reafirma seu compromisso com o passado, este descrito ainda por meio da preservação de parte das construções presentes no terreno. Estas serão transformadas em comércio que servirá ao

empreendimento e aos possíveis visitantes da área, que também poderão mirar o Forte, segundo o informe. Lembramos De Certeau (2012), segundo o qual os lugares vividos são como presenças de ausências aos quais nos ligamos pelas lembranças, de maneira que um lugar só é tido como tal quando nos povoa de recordações. Neste sentido, nos questionamos se a proposta da construtora é capaz de dar conta dessas recordações ou se as mudanças no tecido serão tais que somente a presença de algumas poucas construções remanescentes não possam dar conta do compromisso de “não esquecer do passado” que ela diz ter.

E se se coloca na linha de frente da preservação, a construtora também o faz em relação às mudanças a que estão submetidas as cidades e que dizem respeito ao modo de habitar. E ela o faz dizendo querer ser um exemplo disso ao utilizar “os conceitos urbanísticos mais avançados do mundo”, quais sejam: as calçadas largas e a fiação embutida, tidas como fundamentais para a paisagem.

Ainda sobre a paisagem, a construtora, remetendo aos brados da cidade, afirma que “paredão não”. Em tom imperativo, diz que já bastam de grades e muros afastando os prédios da cidade. Além de propor a integração entre o empreendimento e o parque que será construído na área, também se reporta ao espelho d’água que circundará seus primeiros edifícios compondo a paisagem.

A tal paisagem, como visto, desponta como uma preocupação constante do Novo Recife - sendo um de seus principais ativos, pudera! É o que vemos no tópico “Respeito à cidade”, segundo o qual os seus edifícios **respeitam a paisagem urbana**. Tal afirmativa decorre, segundo eles, do fato de que as edificações que mais próximas ao bairro de São José terem “apenas” 12 pavimentos, além de um recuo de 50 metros em analogia com os edifícios da cabeceira oposta da via. “Tudo para não perdermos a total vista do centro histórico”, dizem.

Constate-se que este projeto do qual hoje a construtora orgulha-se de vender como respeitoso à cidade não é a sua primeira proposta, mas um redesenho dada a negativa da sociedade diante da impropriedade da tentativa anterior. E, ainda, que vizinho ao local em que agora diz respeitar constam dois edifícios com mais de 100 metros de altura, erguidos pela mesma empresa, aos quais já citamos, e que não somente impossibilitam a vista da Bacia do Pina como também destoam da paisagem histórica dos arredores.

Por fim, nos últimos tópicos a Moura Dubeux faz um apanhado de outros pontos do projeto: **sustentável**, dado o uso de telhado verde e reúso de águas de chuva; **social**,

porque construirão 200 moradias de interesse social próximo ao complexo urbanístico; **mobilidade**, pela conexão da Avenida Dantas Barreto, uma importante via da capital, ao Cais; **de uso misto**, por oferecer comércio e serviços no térreo; e **emprego**, afirmando que serão gerados 500 novos postos de trabalho no início da construção e outros mais de 2000 diretos e indiretos. Com isso, se repetem pontos já citados ao longo do material - sustentabilidade e mobilidade - acrescentando a esses um apelo social, perceptível pela proposta de construção de moradias, bem como a menção aos empregos, que dialogam diretamente com essa população. Sobre as habitações sociais, porém, não se sabe onde seria construído, mas, certamente, não seria tão perto que os moradores dos grandes empreendimentos pudessem dividir o endereço com aqueles - sob perda do efeito de clube, do qual já falamos.

Do lado do Direitos Urbanos, a memória e o apelo ao meio ambiente também são presenças frequentes quando discorrem sobre a problemática presente no Cais. Uma vez que nos valem do material publicitário produzido pela própria construtora para apresentar como a Moura Dubeux, e conseqüentemente o Consórcio Novo Recife, descreve o projeto que está erguendo no Recife, também nos valeremos dos ditos publicados pelo próprio movimento social em seu blog para entender a que sentidos eles se apegam para validar sua postura perante a questão.

Procedemos, portanto, à pesquisa na página pela palavra-chave “Cais José Estelita” e nela buscamos o material produzido pelo movimento para se apresentar à opinião pública. Em carta encaminhada à Câmara Municipal, o DU afirma que sua cobrança quanto à elaboração de um Plano Urbanístico para área, é porque pensam em termos de uma “visão global de que cidade nós queremos, considerando a **sustentabilidade** das formas de ocupação do espaço urbano, sua integração com a **cidade de quase quinhentos anos** e a **inclusão sócio-espacial** de sua população.” Outra descrição do movimento, esta publicada em 2013, afirma que os membros são movidos pela indignação contra a ausência de planejamento urbano, falta da participação popular e da omissão do poder público quanto a **degradação ambiental, paisagística, histórica e arquitetônica** que o projeto suscitava.

Ao convidar a população a participar de um dos eventos, o #OcupeEstelita12M, este afirma exigir do poder público um **desenvolvimento urbano sustentável** com justiça e participação social. Conforme a descrição proposta pelo movimento (2012, documento eletrônico, está em curso no Recife uma política “que privilegia o privado sobre o público, o individual sobre o coletivo, alimentando uma dinâmica de

segregação social e **deprecação ambiental**". O material, confirma, ainda, que o evento conta com atividades abertas, promove encontros de defensores do Cais José Estelita como **patrimônio histórico cultural** e a favor de uma nova política urbana para a cidade do Recife.

No mesmo ano, outra apresentação das propostas do movimento. Nesta, diz-se que o Ocupe se propõe a tornar visível que a proposta do Novo Recife é ruim para a sociedade, uma vez que se conecta com uma face da cidade que não reflete sua diversidade, que não enfrenta seus problemas e que **não respeita sua identidade e sua história**.

Na segunda edição do #OcupeEstelita, o Direitos Urbanos apontou que a defesa do Cais se tornou símbolo para uma pauta que se amplia e vai desde uso dos lotes urbanos de forma **ambientalmente responsável e socialmente justa à noção do direito às cidades sustentáveis**. Neste momento ainda inicial, entendemos que as relações com o meio ambiente estavam mais afloradas que aquelas relativas à história e ao patrimônio ferroviário, o que nos leva a pensar que somente quando o Iphan torna possível a proibição da construção no terreno essas questões emergem com mais força.

De toda a sorte, mesmo tomando apenas algumas inserções em que o DU se apresentou ao público é possível admitir que memória e sustentabilidade também são pilares importantes no seu discurso. O que cabe refletir, uma vez que ambos os lados do embate se dizem preocupados com a memória e o meio ambiente, é como esses sentidos têm circulado quando se fala sobre o cais ao longo dos anos. Teria se cristalizado na memória uma ideia de lugar ambientalmente e mnemônicamente rico? Que Cais o jornalismo construiu em suas páginas? Para compreender esse movimento, passemos, então, à análise do nosso corpus. Mas, antes, precisamos tornar mais claro como ele foi construído e de que forma está disposto nessa investigação.

5. SALVOS PELO TREM

Para esta investigação, tomamos o discurso expresso no Diário de Pernambuco - publicação mais antiga da América Latina - sobre o Cais José Estelita, para entender como, na construção de sua narrativa ao longo dos anos, se pode cristalizar sentidos a respeito daquele espaço. Com mais de 190 anos de publicação, o tipógrafo Antonino José de Miranda Falcão criou o Diário de Pernambuco em 1825, num Recife ainda habitado por pouco mais de 26 mil pessoas. Nasceu como um diário de anúncios, visando a facilitar transações comerciais, bem como a comunicar notícias ao público interessado. Divulgando de aluguéis de casas, arrendamentos de lotes a mercância de negros escravizados, o jornal surgiu do empenho do tipógrafo - recém libertado do cárcere, onde havia sido colocado após participar dos movimentos que resultaram na Confederação do Equador - em ter seu nome retirado do monitoramento dos militares. Inicialmente distribuído entre comerciantes, que tinham interesse em anunciar suas mercadorias para aquelas freguesias, já no segundo ano de existência do periódico buscou-se falar na liberdade de imprensa. Tal feito levou Falcão a ser novamente processado, sendo absolvido sob o argumento de que “seu jornal cumprira o que lhe era destinado como órgão de imprensa informativa e a serviço do aperfeiçoamento da vida pública e social” (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2018, documento não paginado). Vendido em 1835, passou por uma série de modificações, permanecendo fora do mercado no intervalo entre 1911 e 1913 por conflitos políticos entre partidários do governo estadual e do proprietário do jornal.

As primeiras fotos foram publicadas no periódico em 1914. Já em 1918, passou a contar com agências de notícias e a explanar os horrores da Primeira Guerra Mundial. Em 1934 tornou-se sociedade anônima e integrou-se à cadeia nacional de jornais montada por Assis Chateaubriand, onde permaneceu até 2015, passando para o Grupo R2. Periódico mais antigo da América Latina e em língua portuguesa, o DP diz ter passado por três revoluções da imprensa: a tipográfica (de Gutemberg à invenção da prensa a vapor, em 1814), a mecânica (desde o linotipo, em 1884) e a eletrônica (a partir de 1960, com os computadores) (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2016, documento não paginado).

Mais recentemente, o jornal amargou um quase fechamento. Tendo sido vendido ao Sistema Opinião de Comunicação, em 2015 e posteriormente comprado pela administradora de Planos de Saúde HapVida, o jornal logo foi negociado com o grupo

R2, dos empresários Alexandre e Maurício Rands, que adquiriu 78% das ações da empresa. Em 2018, a gestão sugeriu a demissão de 1/3 dos funcionários da redação, sem pagamento de direitos trabalhistas, ou um acordo coletivo em que todos os salários seriam reduzidos e com possibilidade de atraso no depósito dos soldos, porém sem demissões. Na impossibilidade de uma destas escolhas, o periódico seria fechado. O impasse diante da longa crise que arrastava o jornal para o fechamento chegou ao fim em setembro de 2019, com a venda do jornal ao advogado Carlos Frederico Vital (SANTOS, 2019)

Percebemos o Diário de Pernambuco como um objeto de estudo vasto e capaz de apresentar retratos de várias épocas, além de ser possível refletir sobre como tem sido construída a memória recifense sobre o Cais e o espaço em que está localizado ao longo dos anos. Além da singularidade do material, estão disponíveis na Hemeroteca Digital Brasileira da Biblioteca Nacional Digital Brasil, 629.858 páginas do periódico, divididas em 16 acervos de publicações que circularam entre os anos de 1825 e 1984, com possibilidade de pesquisa por palavras-chave, modo que procedemos para a construção desta investigação.

A escolha por um jornal com grande tempo de publicação e de material disponível deu-se, como dito, especialmente, para que fosse possível acompanhar, de fato, a construção de uma narrativa sobre o assunto e não somente fragmentos dela. Não sugerimos, com isso, que haja uma continuidade nas inserções sobre o assunto no jornal, mas que é possível, por meio de análise discursiva, admitir como se posiciona o veículo ao tratar sobre o Cais. Sabemos, ainda, de que tijolos é erguido o cotidiano. Assim, não propomos que seja somente com base no jornalismo que os indivíduos constituíram e constituem sua mirada sobre a cidade, mas que o entendemos como **um dos atores** possíveis nessa conformação.

Após a definição do objeto de pesquisa, passamos, então, à coleta do material online. O caminho metodológico tomado, como trouxemos inicialmente, foi bastante longo, uma vez que precisamos compreender o entorno e trazê-lo à tona, a fim de encontrar fragmentos do Cais como lugar. Isto foi necessário especialmente porque ao trabalharmos inicialmente com a busca pela expressão “Cais José Estelita” em todos os acervos do DP na Hemeroteca, como resultado obtivemos apenas uma entrada. Voltamo-nos à teoria, movimento requerido pela Análise do Discurso, que aqui abordamos como dispositivo teórico-metodológico, num ir e vir de costura no nosso gesto de recorte do *corpus*. Foi no movimento de recomposição do nosso olhar que

entendemos a conformação local e o Cais como parte de algo maior. Este, provavelmente, mais citado pelo jornal.

Assim, passamos a busca por palavras-chave que nos apontassem mais inserções, a fim de que houvesse aprofundamento na mirada que o DP construiu sobre o espaço ao longo dos anos. Optamos, então, por pesquisar as ocorrências que contemplassem a linha de trem “Recife ao S. Francisco”, a segunda mais antiga do Brasil - abrigada pelo Cais, como já apresentamos - e por meio da qual os armazéns tiveram uma sobrevida. Esta perquisição nos retornou 596 ocorrências, com as quais passamos a operacionalizar. Inicialmente, percorremos todas as inserções que continham a expressão “Recife ao S Francisco”, entendendo aquilo que poderia responder às nossas inquietações. Parte do material tratava-se de anúncios publicitários, os quais também foram válidos para entender as condições de produção do discurso, de modo que as assumimos como co-texto. Cabe recordar, ainda, que, no seu início, o DP era um periódico de anúncios, de modo que abrir mão dessas inserções seria renunciar ao material referente a alguns anos de publicação.

Também pesquisamos as expressões “Chupa”, em referência ao Cais do Chupa, já citado, “Campina do Taborda” e “Coroa do Passarinho”, como eram conhecidas as localidades vizinhas ao que hoje chamamos de Cais José Estelita, “Armazéns do IAA”, que se refere ao Instituto do Açúcar e do Álcool³⁴ e “José Estelita”, esta que contou primordialmente com menções ao engenheiro de mesmo nome, mas que porventura trouxe novidades sobre o lugar de que falamos. Destaque-se que é possível afirmar, após as análises, que alguns dos armazéns naquela vizinhança pertenciam ao Instituto do Açúcar e do Álcool, embora haja outras construções pertencentes ao mesmo órgão noutros Cais ao longo do Porto do Recife, que nada têm de relação com o trecho de nosso interesse. Para designá-los recorreremos a outros topônimos que nos permitam indicar de que lugar estão falando. Pesquisamos, ainda, por “Avenida José Estelita” e “Avenida Engenheiro José Estelita”, que, embora semelhantes, retornaram também resultados distintos.

Após a primeira análise, donde definimos que não seria necessário - tampouco proveitoso - excluir qualquer gênero jornalístico³⁵ do *corpus*, passamos a

³⁵ Utilizamos a classificação de José Marques de Mello (1985), embora tenhamos contato com Lia Seixas (2009) e outros autores que também propuseram novas teorias a respeito. Neste caso, os gêneros jornalísticos propostos pelo autor, partindo de Luiz Beltrão (1976) são o informativo, do qual fazem parte a nota, notícia, reportagem e entrevista; e o opinativo, que consta de editorial, artigo, resenha, crônica, caricatura, carta, comentário e coluna.

operacionalizar o material recolhido, agora sim fazendo uma triagem daquilo que dialogava de fato com o Cais. Destas foram retiradas, por exemplo, notas sobre acidentes ocorridos na Avenida José Estelita, embora tenham sido mantidas, também exemplificando, outras notas sobre a pouca iluminação da região. A classificação se deu a partir da análise discursiva: se entendemos que a inserção significa sobre o lugar, esta foi mantida. Ou seja: se uma batida entre dois carros é algo que pode ocorrer em qualquer via, entendemos que se este acidente foi causado pela falta de iluminação naquela avenida ou pelo excesso de buracos nela, isso demonstra que há uma falta do poder público naquele espaço. Assim, a primeira situação não nos interessa; a segunda, sim.

A partir disso, passamos a classificar o material restante. As inserções foram separadas de acordo com o tema abordado, também sendo referida a presença de fotografias ou ilustrações e, de certo, a data de publicação. Passamos a recortar deste conteúdo as sequências discursivas que qualificassem o Cais ou o espaço do qual ele faz parte. Estas formaram o *corpus* desta apreciação inicial. Mapeamos, então, a partir das SDs provenientes dos textos eleitos, os qualificadores daquela região. Em seguida, trabalhamos sobre as temáticas tratadas, que foram pontuadas em categorias e estas apontadas conforme os núcleos de sentido que emergem na leitura.

Ao longo da análise, buscamos descrever outros discursos que o jornalismo do DP mobiliza no movimento de remissão histórica para sua construção narrativa sobre o Cais. Com isso é possível caracterizar as estratégias discursivas utilizadas pelo DP para que o leitor (re)conheça o Cais e, assim, responder ao nosso objetivo geral, que é o de **compreender como o discurso jornalístico do Diário de Pernambuco sobre o Cais José Estelita, entre os anos 1825 e 1984, o instituiu como memória para a Cidade do Recife.**

Optamos por analisar o material também em referência ao ano de publicação, de modo que seja possível apresentar uma linha do tempo que demonstre como o DP construiu discursivamente o Cais em suas páginas ao longo dos mais de 150 anos analisados. Esta linha também compõe a análise que apresentamos adiante.

Numa revisitação a essa classificação, Mello (2008) apontou a existência do que ele chamou de cinco tipos autônomos, quais sejam: além do gênero opinativo e informativo, já apresentados, citou, ainda, o interpretativo, diversional e utilitário.

5.1 SENTIDOS À DERIVA - Análise

Considerando que as temáticas se mesclaram ao longo dos anos, embora tenhamos, num primeiro momento, experimentado a análise baseada no critério temporal, entendemos que seria necessário iniciar a leitura classificando o corpus a partir de eixos temáticos e, a partir destes, reconstruir uma linha do tempo capaz de nos permitir entender a narrativa do Diário de Pernambuco com mais acuidade.

Posto isso, conforme as temáticas discutidas e definidas a partir de sentidos comuns, formam as publicações analisadas os seguintes temas: Transporte, Meio ambiente, Ocupação urbana, Polícia, Esportes, Cultura e Outros. As Sequências Discursivas (adiante SDs) que trazemos nas análises a seguir são numeradas em sequência de citação neste trabalho.

5.1.1. Transporte

Classificamos como pertencentes à categoria Transporte as SDs que se referiam à questão da mobilidade *per se*. Nesta cabem desde o desenvolvimento da linha férrea naquela região como o tráfego de carros e pedestres, bem como de cargas que toma corpo ao longo dos anos naquelas vias, como veremos adiante.

Em relação ao transporte, nos anos iniciais do Diário de Pernambuco, mais especificamente entre 1860 e 1885³⁶, as menções à região do Cais estavam intrinsecamente ligadas à Estrada de Ferro Recife ao S Francisco. Elas estão principalmente relacionadas à expansão da linha férrea ou informações sobre ela.

Em 1861, por exemplo, o Diário publicou uma nota assinada pelo superintendente de tráfego da companhia da via férrea, James Kirkham. Mencionando carta anteriormente encaminhada por leitor do jornal, o executivo afirma que os corpos de ingleses falecidos no interior são transportados em vagões fechados, sem qualquer contato com açúcar ou outros gêneros e, depois de deixados no cemitério, os carros são lavados e permanecem abertos por um dia antes de serem recarregados, não havendo deixados nas Cinco Pontas.

SD 1 A asserção de que os **corpos ficam muitas vezes horas esquecidas nas Cinco Pontas** é inteiramente sem fundamento, pois nunca houve tal esquecimento durante os 2 anos e meio que tenho estado empregado nessa estrada.

³⁶É importante frisar que nem todas as edições e páginas dos primeiros anos do Diário de Pernambuco estão disponíveis.

Não nos cabe admitir se o fato realmente ocorreu ou se trata de uma informação inverídica enviada ao jornal. Porém, entendemos que seja relevante descrever que já no início dos anos 1860 se falava das Cinco Pontas de tal maneira como sendo um lugar de pouco prestígio, uma vez que se ali se poderiam deixar corpos ao léu, o que mais se haveria de permitir? Não é de estranhar que em 1881, além de citar questões burocráticas, o jornal já noticiava dificuldades para manter a estrada em algumas das suas sessões, bem como reclamações sobre pontes mal construídas, que exigiam grandes investimentos.

SD 2 A via permanente dessa estrada, em todo o correr das quatro sessões em que é dividida, conserva-se em estado regular, **não obstante a dificuldade, filha de diversas causas**, que há em manter-se as 3 e 4 sessões em igualdade de condições com as da 1 e 2 (...)

SD 3 Poder-se-ia, com algum fundamento, considerar satisfatório o estado das obras d'arte dessa estrada se as pontes, **por sua má construção**, não estivessem constantemente a reclamar despesas não pequenas, em reparos, que por mais repetidos que sejam, **não lhes garantem a segurança** que devem inspirar

O excerto refere-se, ainda, ao terminal das Cinco Pontas, citando relatório feito por engenheiro para o Governo da Província:

SD 4: No tocante às estações e suas dependências (...) seu [do terminal das Cinco Pontas] **estado de ruína** é tal que já não pode apelar para reparo algum

Percebe-se, a partir dos dois excertos, que desde os primórdios a região era alvo de questionamentos em relação aos cuidados. Imagine-se, como dissemos, um terminal de passageiros e cargas onde corpos eram deixados (embora negado, referimo-nos à carta que afirma ter visto) e, anos mais tarde, mas ainda no início de suas atividades, encontrava-se fisicamente deteriorado ao ponto de não mais poder ser reparado.

No início dos anos 1900, as expectativas em relação ao desenvolvimento da via férrea e das regiões abastecidas por ela dividiam espaço no jornal com os problemas da região. Em 1926, a construção da estrada de ferro foi citada no DP como plataforma de campanha de Estácio Coimbra, candidato ao Governo do Estado. O texto reproduzido no jornal foi lido em banquete no Teatro Santa Isabel, importante equipamento cultural da capital. As vias férreas, conforme o discurso, seriam instrumento de desenvolvimento principalmente para as regiões mais áridas. Essa, especificamente, não teria alcançado seu ponto mais importante, o rio São Francisco, conforme sequência a seguir.

SD 5: Três estradas foram começadas (...) e a do Recife ao São Francisco, estacionada em Garanhuns desde 1887, **de visada feita para as margens do grande curso** que nasce na Mantiqueira, banha uma extensa região de Minas, separa a Bahia de Pernambuco e vai desaguar no Atlântico nas fronteiras de Alagoas e Sergipe [o Rio São Francisco] e há de ter, no desenvolvimento material do Brasil, **a função civilizadora do Mississipi para a América do Norte.**

Esta SD nos apresenta a importância indiscutível da estrada de ferro em questão para o país como um todo, o que nos faz questionar o estado de abandono já citado do seu terminal de passageiros na capital pernambucana. Ao mesmo tempo que era potência, já era passado, mesmo antes de ser. E, ao citar o campo das expectativas, cabe relacionar ao ano de 1927, em que o Diário de Pernambuco noticiou o vindouro voo inaugural de hidroavião saindo das proximidades da região com a qual nos ocupamos. Numa ilha, que servia como estaleiro, os convidados seriam recebidos. .

SD 6: Hoje, pela manhã, o **garboso hidroavião** efetuará um passeio com representantes da imprensa diária. Os convidados deverão estar, às 9 horas, na Coroa do Passarinho, onde será iniciado o voo.

Entendemos esta informação como pertinente para entender o entorno do Cais, uma vez que embora as questões levantadas ainda nestes primeiros anos sejam muitas vezes relativas a problemas encontrados por ali, também é possível destacar que movimentos importantes da história da Capital também se sucediam naquele ponto, como o voo inaugural de um hidroavião, transporte relevante naquela época, especialmente num Recife banhado pelas águas.

Neste ponto, é preciso que falemos sobre a estação de Cinco Pontas, que foi inaugurada em 1858. Conforme Pinto (1949), provisoriamente, a esplanada das Cinco Pontas atuou como estação central, e recebeu esta denominação por estar próxima ao forte que recebia o mesmo nome. Mais tarde, já nos anos 1930, esta foi desativada e os trens passaram a se deslocar a partir da nova estação central do Recife, atual Museu do Trem. Entendemos importante destacar, ainda, que a Estação das Cinco Pontas foi demolida, mas seu nome continuou sendo utilizado para denominar um depósito da ferrovia. Posteriormente, a estação foi reconstruída e passou a receber os trens suburbanos que partiam em direção ao Cabo de Santo Agostinho, região

metropolitana do Recife³⁷. Deste modo, as inserções que traremos adiante referem-se à nova estação central, mais próxima do centro do Recife.

Após um hiato, as questões relativas ao transporte voltam a aparecer no jornal no final dos anos 1940, mais precisamente em 1948, ao tratar de ofício enviado pelo prefeito à Câmara de Vereadores do Recife sobre o futuro do Chupa. Poucos meses depois, o jornal tornou, também em referência a reunião da mesma casa legislativa, a falar sobre o assunto, como mostram as SD 7 e 8 respectivamente:

SD 7: [...] (2) Comunicando que a **pavimentação da pista do Chupa** terá prosseguimento de acordo com as **possibilidades financeiras** da Prefeitura.

SD 8: Ainda na ordem do dia, foram aprovados: [...] o projeto de lei n.33 que **manda concluir a pavimentação da faixa** denominada “Chupa” até alcançar a subida da ponte dos afogados.

É possível que tal comunicado da SD 7 decorra de alguma cobrança realizada anteriormente, uma vez que não haveria motivos para que um Prefeito fornecesse declaração semelhante - alguém, acaso, oficia para afirmar que fará algo “quando puder” ou esperaria para documentar quando tivesse informações precisas? A SD 8, por sua vez, reforça o nosso entendimento, considerando que houve uma intervenção da vereança sobre esta questão. Não se pode dizer, porém, se tal obra já havia sido iniciada ou se o projeto se refere ao prolongamento até o ponto indicado quando de sua construção. De qualquer maneira, as SDs nos esclarecem (ou nos indicam) de que modo a região foi sendo consolidada e recebendo investimentos públicos: nunca foi prioridade.

No início dos anos 1950, o declínio da rede ferroviária já era uma realidade nas páginas do Diário de Pernambuco. Na sessão “Coisas da cidade”³⁸, a que muito nos reportaremos nesta análise por ter sido um dos principais pilares para entender este caminho, sob o título “A antiga Great e o Recife”, constou uma referência ao seu centenário. Descrevendo as primeiras sessões da via, explicava, ainda, como o seu

³⁸ A sessão Coisas da Cidade fora criada por Carlos Lira Filho em 1922, tendo apenas duas publicações. Com alguma aparição breve sob o pseudônimo X, assumiu destaque novamente em 1933, com crônicas diárias assinadas por Mario Melo. No ano seguinte, Aníbal Fernandes assumiu o jornal como redator-chefe e, com ele, também abraçou a coluna, passando a assinar com a letra Z, sendo eventualmente substituído por Paulo do Couto Malta, que recebeu a titularidade da sessão quando Fernandes requereu aposentadoria. Porém, mesmo aposentado, Aníbal Fernandes voltou a escrever para Coisas da Cidade em 1953, seguindo com ela até o fim da sua vida. (NASCIMENTO, 1968)

desenvolvimento ensejou viagens e possibilitou a construção de equipamentos hoteleiros, tais como o Hotel do Cabo e o Hotel de Boa Viagem.

SD 9: Os anúncios do tempo falavam da comodidade da excursão, vindo da janelinha do carro “canaviais e cajueiros, praias e coqueirais”. Hoje, **a maioria dos cajueiros desapareceu**: sendo que com os **últimos loteamentos** operados em Boa Viagem, é difícil encontrar um cajueiro de pé.

Esta Sequência nos é interessante por creditar ao desenvolvimento imobiliário a perda de uma das principais paisagens recifenses, uma das que lhe faria digna de ser visualizada em excursões de trem. O desaparecimento dos cajueiros aqui nos parece também simbólico: à medida que crescem as vias, extingue-se a natureza, desfaz-se a paisagem. Na mesma data, outros textos foram publicados sobre o assunto: todos lamentando a estrada nunca ter alcançado o lugar a que se propôs.

Em 1957, as comemorações eram pelo centenário da primeira viagem da ferroviária, que partiu do Recife para o Cabo. Na ocasião, a publicação destacou a importância daquele evento para o país, citando Gilberto Freyre, que classificou a estrada como criadora de novos aspectos nas relações da daqueles que eram servidos, anteriormente, apenas pelo carro de boi e barça. Por ocasião do centenário, segundo o DP, houve desfile de locomotivas e viagem especial, conforme SD a seguir

SD 10: Na hora em que partiu o primeiro trem de Cinco Pontas, sairá da **atual estação** uma composição com destino ao Cabo, **com convidados especiais**, autoridades, jornalistas, etc, reconstituindo assim, o memorável processo de há cem anos.

Para além do aspecto comemorativo, tornamos a recordar que a estrada - e como tal, o seu principal terminal, o de Cinco Pontas, tinha importância reconhecida e era visitada por autoridades, mesmo que em momentos de festa. Apesar disso, há anos era descrito como um lugar entregue à própria sorte.

Já em 1959, em página sobre “Os problemas da cidade” consta a coluna “Reportagem em 3 tempos”, assinada por Ronildo Maia Leite. Ilustrada (figura 14), a coluna critica a mudança no trânsito, que levou os ônibus a passarem na avenida em frente ao Cais do Açúcar.

Figura 14: : Mocambos e depósito de madeira na avenida que margeia o Beberibe



Fonte: Diário de Pernambuco (1959)

Analise as SD a seguir:

SD 11: Para ser mais exato: não considerou que **somente a faixa central** da extensa **avenida que margeia o Beberibe** recebeu calçamento **há não sei quantos anos** e que, hoje, **os paralelepípedos estremeçam e dançam** sob as rodas de qualquer veículo mais pesado.

SD 12: Qualquer chuvinha mais forte alaga a **bonita artéria** em toda a sua extensão.

Chamamos a atenção, nas duas SDs acima, para os questionamentos à situação da via naquele momento. Das três faixas, somente uma delas havia recebido calçamento e isto teria, conforme o excerto, ocorrido há muitos anos. O tempo, a má utilização, ou quaisquer outros motivos que não podemos precisar, levaram à soltura do revestimento que, naquele momento, já não suportava o trânsito, prejudicando ainda mais o tráfego na região.

Atentamos, ainda, para o destaque que se dá na referência à avenida. O autor a chama de “avenida que margeia o Beberibe” e “bonita artéria”. Ambas as expressões se conectam, uma vez que a beleza da via está relacionada ao rio e parecem se sobrepôr aos problemas a ela relacionados, uma vez que mesmo na descrição deles, o aspecto estético não é esquecido. Não é de nos surpreender que, na mesma publicação, o autor também trate de apontar aquilo que pode estar prejudicando esse aspecto da avenida, como vemos na SD adiante:

SD 13: Poderia [servir de escoadouro do trânsito para a zona sul], mas, antes de mais nada, **mãos providenciais** deveriam acabar com os **inconvenientes depósitos de lenha** e arredar do canto os **feíssimos mocambos** de madeira que **impeçam** a artéria (sic). **É só querer.**

Imaginemos: uma avenida superlotada, esburacada, com depósitos de lenha e mocambos tão disformes que merecem ser adjetivados superlativamente nas páginas do jornal. Empestada, que se diz daquilo que é infestado de peste, é o atributo utilizado para descrever a multiplicação dessas moradias ao longo da via. Conforme marcas apontadas, é essa a leitura que o autor fez da avenida do qual trata em seu protesto, contrastando sobremaneira com a beleza que ele também admite despontar da localidade. E tudo isso tem um culpado. Ao que parece, como dito na SD13, alguém teria as “mãos providenciais” capazes de tornar real a vontade de mudança descrita pelo jornalista.

Vejamos ainda:

SD 14: A explicação pode ser que a Prefeitura, sendo a dona do negócio, **não providencia o revestimento** asfáltico da artéria.

SD 15: A **municipalidade permite** também que as outras duas faixas de rolamento sejam ocupadas por **depósitos de madeira e até de lixo**, como se vê bem próximo à Estação Central.

Aqui a culpa está explicitada. A Prefeitura não somente não trata da cobertura das pistas como também permite o uso irregular de suas margens descobertas, que recebe entulhos os mais diversos. E o motivo é descrito no trecho final da SD15. Se para modificar o estado das coisas “é só querer”, a Prefeitura do Recife, então, não queria.

O ente público, porém, não se furtou de responder a crítica lançada pelo jornal e, noutra publicação, intitulada “Prefeitura diz que lei é unilateral e que coisas feias são uma necessidade”, o jornal apresenta nota enviada pela Divisão de Urbanismo, segundo a qual o problema na Avenida José Estelita, a que ele também chama de Cais do açúcar, é provisório.

SD 16: Não é justo, porém, que a Prefeitura faça um serviço definitivo em uma **via provisória, que futuramente tem de ser removida**. O cais, na maré, vai ser deslocado 50 metros para dentro d’água e aí será feito o acostamento de navios, prolongando-se assim o cais acostável.

SD 17: O cais de lenha, **embora antiestético, é necessário** para a vida da cidade. Onde descarregar lenha? Deslocar para o Pina é encarecer mais o produto. **Há coisas feias, inestéticas, mas que são necessárias**.

Embora não possamos precisar se a remoção a que se relacionava a fala do servidor de fato se confirmou, uma vez que hoje a via tem cinco faixas e um passeio.

Porém, ainda assim, é possível, a partir da SD 16, apontar que naquele lugar os serviços feitos pela prefeitura eram rasos, superficiais. Isto porquê, ainda que se trate de via provisória, as providências requeridas pelo jornal eram de permitir condições de tráfego, que eram prejudicadas a qualquer chuva. Não se tratava de algo definitivo, mas de permitir o uso provisório, se assim fosse, com alguma conveniência.

Em janeiro de 1961, depois de intensas críticas, então, uma notícia destacava a pavimentação em concreto da avenida José Estelita. Conforme a inserção:

SD 18: Do ponto de vista do tráfego urbano [a pavimentação da avenida] **representará novo desafogo** para o escoamento de transporte rodoviário feito para o Sul do Estado, feito, até bem pouco tempo, somente pela rua Imperial.

Até aquele momento, a via era alvo de expectativa. Seria por meio dela que o trânsito caótico, então, poderia ser melhorado, desafogado. Depositou-se esperança de que naquele trecho pavimentado estaria o livramento do problema grave no tráfego rodoviário que o Recife já experimentava havia tempos.

Ainda em relação ao eixo temático dos transportes, em 1966 notamos citação à Avenida José Estelita, em reportagem acerca de melhoramentos urbanos no centro do Recife, com o subtítulo “Carregamento de açúcar não será mais feito na rua”, como mostra a SD 19:

SD 19: Adianta o senhor Paulo Maciel que tomou conhecimento, **através da imprensa**, de que o serviço de carregamento de açúcar que se procede na avenida José Estelita oferecia **perigo à vida dos pedestres**, sendo inclusive motivo de **reclamação do Chefe do Executivo** recifense.

A sequência de que tratamos refere-se a uma fala do presidente do Instituto do Açúcar e do Alcool, a quem pertenciam parte dos armazéns situados na nomeada avenida. Pontuamos este excerto, inicialmente, que para o presidente de uma autarquia ser informado de algo de tal gramatura apenas pela imprensa, já é algo que se pode questionar, do ponto de vista prático. Demonstra pouco cuidado com o serviço ou com a vida alheia. Mas atentemos especialmente à questão da vida.

Numa avenida movimentada, que seja importante para a sua cidade, com a centralidade que tinha (e tem) aquela da qual falamos, parece descabido que fosse permitido realizar um serviço como o de carregamento de caminhões, tão pesado e perigoso, num passeio público. Somente num lugar em que não houvesse fiscalização ou determinações que substanciassem algo em contrário isso seria permitido. E se

pensarmos na fiscalização, precisamos falar, também, de outra marca discursiva destacada, esta relacionada ao Prefeito.

Conforme o excerto de que tratamos, o chefe do executivo havia reclamado do ocorrido. Ora: do seu lugar de responsável por zelar pela cidade, se era uma reclamação plausível, como a de que os pedestres de determinado lugar correm riscos causados por um órgão federal, concorreria notificá-lo sobre o ocorrido. Porém, como sabemos, conforme citado pelo seu Presidente, que eles somente souberam do perigo que impunham à população por meio do jornal, sabemos que a prefeitura nada fez. Para nós, mais um motivo para crer que aquele lugar sempre foi tratado com pouco interesse.

Em 1966, o trânsito da região era tratado como um grande problema da cidade, assunto que se repetirá em diversas outras publicações ao longo dos anos vindouros, como veremos adiante. Especificamente nesta passagem, o DP publicou extenso material sobre as mudanças no tráfego no centro do Recife, com a remodelação dos bairros de Santo Antônio e São José. Tais mudanças estavam descritas por meio de uma planta esquemática - titulação utilizada pelo jornal - da região (Figura 15). Dentre as propostas para a reformulação do plano urbanístico daqueles bairros, a reportagem citava a futura construção do “girador” das Cinco Pontas, com vistas a melhorar o tráfego da região. Para que acontecesse, seria necessário retirar a Estação Rodoviária dali.

Figura 15: Planta esquemática feita pelo DP de projeto de remodelação dos Bairros de Santo Antônio e São José



Fonte: Diário de Pernambuco (1966)

Porém, já no final dos anos 1960, mais precisamente em 1968, a região foi citada em reportagem de página inteira sobre o congestionamento que já era habitual no centro do Recife, creditado à presença da estação central do trem e a estação rodoviária - ainda ela- que também era alocada naquelas imediações. A retirada de ambos era tida como um passo inicial no descongestionamento daquela área.

SD 20: Basta que nos recordemos das condições geográficas do centro desta capital, comprimido em partes de três pequenas ilhas, para sentirmos a urgente necessidade destas medidas, sem a qual a **metrópole do Nordeste** logo se **converterá numa verdadeira Babel**, com intrincado labirinto na ilha, a principal do seu arquipélago.

É verdade que se fizermos uma analogia com os tempos atuais saberemos que a Babel, de fato, chegou ao centro do Recife. Mas não nos convém, ao menos não nesta análise, reconhecer isto. O que nos imprime a SD é que Recife era lida não como uma metrópole no nordeste, mas como **A metrópole nordestina**. E, assim sendo, ainda tinha as suas construções sendo feitas de quaisquer maneiras, dada a inexistência de legislação que disciplinasse o seu desenvolvimento, como podemos ver adiante, ainda na mesma reportagem.

SD 21: Tudo isto aconteceu pelo fato de **não possuir o Recife o seu Plano Diretor**, o que permite se **improvisem** soluções imediatistas a problemas que devem ser resolvidos com a antevisão do desenvolvimento da cidade, assoberbada por complexas funções da Capital de um Estado e metrópole de toda uma região.

SD 22: A circunstância de **ainda não ter o Recife seu Plano Diretor** exige que os amigos da cidade se preocupem com seu **futuro, já tão comprometido por um passado de imprevidência administrativa, interesses econômicos e conveniências políticas**.

Em ambas as sequências, o jornalista se ressentia da falta de um Plano de ordenamento urbano na Cidade. Na primeira delas, afirma que pela falta de leis disciplinadoras, o Recife estava, naquele momento, à sorte do improvisado. Lembremos que a região da qual falamos neste trabalho era recente aterro do rio. Um pedaço de terra que começava a existir ainda sob a égide do desordenamento. Na sequência seguinte, lê-se o que o jornalista admitia ser o resultado destes improvisos: um comprometimento do futuro pelo passado. Esta implicação se constituía nas relações escusas entre público e privado e que ditaram o modo como o Recife foi se expandindo. Tais sequências, assim, nos permitem dizer que a capital pernambucana,

durante muitos anos, se desenvolveu sem qualquer olhar para o futuro, ancorando-se apenas no fator econômico e nos interesses políticos.

Admitimos, partindo desta SD, que passados alguns anos desde 1968, do qual nos ocupamos na SD 22, o problema do trânsito na região ainda não se havia solucionado. A publicação, segundo as marcas discursivas que destacamos, aponta para uma indiferença do poder público que chegava a ser espantosa e pontuava se havia, então, uma cegueira perante aqueles problemas ou se era apenas desinteresse em sanar um clamor que já se alastrava há anos. Este posicionamento das autoridades em relação à região é tamanho nas sequências analisadas que propomos pensá-lo como sendo da ordem do repetível e constituidor de um núcleo de sentido acerca da localidade, hipótese a ser confirmada ao longo do nosso gesto de leitura.

Em 1969, em publicação de página inteira por ocasião dos 58 meses de administração do Prefeito Augusto Lucena são citadas diversas obras realizadas pelo gestor, que é apontado como um dos principais “construtores” do Recife. Vejamos o que ele diz sobre a José Estelita:

SD 23: O trânsito para Boa Viagem e toda a zona sul do estado foi grandemente beneficiado com a abertura das avenidas José Estelita e Antônio de Góis, **reclamadas há dois decênios em virtude do crescimento da cidade e agravamento dos problemas de circulação no perímetro urbano.**

Destacamos essa SD por nos mostrar qual a importância manifesta da avenida para a cidade: ela deveria tornar mais fácil a movimentação entre o centro da cidade e a zona sul (do Recife e do Estado). Apesar da proposta, as SDs que temos analisado apontam que isso não foi possível, mantendo-se o trânsito como um grande problema da capital pernambucana, manifestamente presente naquela região. Isto nos possibilita refletir sobre o fato de que, se a construção da avenida José Estelita não alcançou aquilo a que se propôs, este pode ser um motivo que, talvez, possa levar ao entendimento que se construiu sobre aquele lugar. Ainda não podemos precisar, mas a construção do gesto de leitura em Análise do Discurso se dá num ir e vir da teoria à prática, de modo que poderemos, num momento posterior, reformular este pensamento ou atestá-lo.

Já em 1969, a construção do viaduto das Cinco Pontas estava encaminhada, conforme o DP, mas o processo não ocorreu sem dificuldades. Em nota, o Diretor do

Departamento de Trânsito criticou a empresa que assentava as estacas para a construção, conforme SDs a seguir:

SD 24: **Agindo por conta própria**, a firma encarregada do bate-estacas do Viaduto das Cinco Pontas resolveu ontem, por volta do meio dia, **interditar o trânsito** na Av. José Estelita [...]

SD 25: O SR. Renato Torres, diretor do DETRAN, disse que “a culpa é toda da firma contratada por aquele serviço e que age assim justamente para **jogar a prefeitura contra o DETRAN**”

As duas sequências demonstram que além de todas as dificuldades, o engarrafamento na região, que já era habitual, tornou-se inclusive forma de penalizar órgãos públicos - provavelmente por motivos privados. Era sabido que interditar o trânsito naquela região provocava um verdadeiro pandemônio, então, segundo consta na SD 25, a empresa, tentou transferir o dano causado pela sua atitude para o departamento de trânsito, que tratou de desmenti-la. De qualquer modo, independentemente de quem esteja correto na celeuma, para esta análise o que vale destacar é como a região foi construída no discurso do DP ao longo dos anos e qualquer paralisação, por motivo que seja, quando se soma às demais já tratadas aqui, é mais um tijolo que erige aquele lugar no imaginário popular como sinônimo de caos.

Em 1971, a desordem estava realmente instalada. Uma notícia dava conta de que, na Avenida José Estelita se haveria confirmado um acidente com resultado histórico:.

SD 26: **Um dos maiores engarrafamentos de trânsito no Recife** ocorreu ontem, na Avenida José Estelita. O acidente durou duas horas.

Destacamos, por certo, a marcação que nos direciona a entender o tamanho do problema. Nos dias atuais, pensar num engarrafamento de duas horas já é algo bastante custoso, digno de divulgação e de críticas diversas. Agora voltemos no tempo para os anos 1970, com um número de veículos infinitamente inferior ao que temos hoje. Coloquemos em perspectiva: em 2018, conforme a Fundação Perseu Abramo (2019), o Brasil contabilizava mais de 67,5 milhões de automóveis, sendo 680 mil somente no Recife (IBGE, 2018). Nos anos 1970, em todo o Brasil havia pouco mais que o dobro disso: eram 1 375 681 automóveis (Sindipeças, 2009). Assim, é possível admitir que havia um problema concreto naquela região, que era notório pelos engarrafamentos históricos que aconteciam ali, como este narrado no final dos anos 1971, que apresentamos na SD 26.

O motivo para estes problemas - ou um deles - também figurou nas páginas do DP ao longo de 1973. Vejamos:

SD 27: Ela [A passarela] vai dar condições à retirada do **absurdo sinal luminoso** que provoca, diariamente, gigantescos engarrafamentos no Viaduto das Cinco Pontas e avenida José Estelita.

Segundo intervenção da coluna Coisa da Cidade, havia um semáforo que causava transtornos na região. Motivo pelo qual, como veremos adiante, o autor propunha a construção de uma passarela na região.

Em 1973, a SD que destacamos reflete ainda o que se falava sobre o trânsito na região do Cais do Chupa. A coluna Periscópio, assinada pelo jornalista Edmundo Moraes, destacava seu apoio aos protestos que já se multiplicavam pela cidade em relação à construção do chamado “viaduto das Cinco Pontas”.

SD 28: **O que espanta nisso tudo é a indiferença dos organismos públicos**, responsáveis pelo trânsito, ao clamor. A imprensa gasta tinta, papel e espaço expondo o problema. Insiste numa solução. **As próprias autoridades, se não são cegas**, hão de ter visto uma vez ao menos os veículos enfileirados e estáticos desde a estação rodoviária à avenida José Estelita.

Em mais uma reportagem de página inteira, esta já em 1975, intitulada “A hora e a vez dos trens”, o DP retoma a estação de Cinco Pontas, que à época já havia sido demolida.

SD 29: A estação ficava no largo de Cinco Pontas e dali partiram durante muito tempo os trens de Garanhuns e Alagoas, até que a Great Western, arrendatária de todas as estradas de ferro da província resolveu reunir todos os serviços de passageiros e cargas na Estação Central, **abandonando** as do Brum e Cinco Pontas.

Destacamos o uso da expressão grifada na sequência 29 por entender que na década de 70, então, o desprezo sobre aquele lugar apenas se havia confirmado de direito como já o era de fato, o que a análise nos tem demonstrado desde seu início. Esta sequência está contida numa reportagem sobre o desprestígio dos trens, que perdiam espaço para a expansão das rodovias. O jornal citava, também, um sonho ainda presente da retomada desse meio de transporte à sua “era de ouro”, mesmo com as estações em estado de abandono.

Já em 1975, em inserção intitulada “O absurdo”, o colunista social João Alberto, criticou a colocação de um grande palanque na avenida. Este seria um empecilho ao trecho:

SD 30: Exatamente quando o DNER inicia uma campanha para aumentar a segurança no tráfego no Brasil, algo **deplorável** aconteceu no Recife, no final de semana. Para que as autoridades do remo pudessem ver a chegada da competição realizada na manhã do domingo, foi armado um **imenso palanque** na Avenida José Estelita, sábado. [...] O pior é que os responsáveis pela peça **não se preocuparam com a segurança** dos motoristas que vinham de Boa Viagem.

Absurdo, deplorável, inseguro: os adjetivos oferecidos para a tribuna de honra foram consistentes com o problema que poderia causar: segundo João Alberto, não havia preocupação com quem trafegava por ali, algo que se contrapunha ao que preconizavam os órgãos de trânsito. Cerca de um mês depois, alheios à crítica do DP, o palanque tornou a ser construído no mesmo lugar. o colunista, então, armou-se de novo texto, este intitulado “A irresponsabilidade”:

SD 31: "Como a própria iluminação do local é **precária, somente um milagre** impediu a repetição de desastres já registrados, devidos à irresponsabilidade.

Neste, o colunista apresenta outro grande problema da região, que também é citado repetidas vezes no DP: a pouca iluminação³⁹. Especificamente na SD 31, esta concorre para que aconteçam acidentes de trânsito, como afirma o colunista, estando a cargo dos deuses a proteção daqueles, que se deve somente a “um milagre”. De toda sorte, por um milagre ou pela intervenção do jornalista, dois meses depois o palanque foi erguido, desta vez com luminosidade suficiente, disse o mesmo colunista em nota.

Em 1977, texto opinativo publicado por Paulo do Couto Malta, jornalista do DP que em várias ocasiões assinou colunas sobre o assunto, descreveu a necessidade de criação de uma passarela no Chupa. Conforme o jornalista:

SD 32: O pedestre tem de **piruetear** entre carros que seguem em direção ao centro e, alguns passos adiante, entre carros que seguem a direção oposta. **Qualquer descuido pode levá-lo desta para a melhor.**

Ainda tendo o transporte como temática, entendemos que os problemas no trânsito naquela região constituídos ao longo de sua existência afastavam desde carros,

³⁹ Trataremos mais aprofundadamente deste problema na categoria Ocupação Urbana

que resfolegavam sob seus mal seguros paralelepípedos ou de suas faixas descobertas e ocupadas pelos mais diversos materiais à venda, aos pedestres que, se por ali passavam, estavam constantemente colocando suas vidas em risco, como já vimos em anos anteriores e tornamos a reavivar no ano de 1977. Na mesma publicação destacamos ainda:

SD 33: No caso do Chupa, **a passarela nada tem a afear; não havendo gradação para o feio**, apenas ao local se acrescenta, com evidente utilidade pública, **um elemento a mais na feiúra**.

O excerto é explicativo e, também por isso, marcante, porque retrata um sentimento tão negativo perante o lugar que pouco sobre ele resta a ser dito, senão que não havia qualquer conexão entre quem escreveu e aquilo para o qual ele olhava. A descrição indica que o Chupa era para o jornalista da ordem do desprezível. Aquilo que sequer mereceria uma tentativa de recuperação, de modo que “um elemento a mais na feiúra” não faria mal. Para esta análise, ainda cabe dizer que esses escritos, dispostos num jornal com a circulação do DP, reforçam significados que aqui nos interessam.

Já em 1978, uma carta descrevia como a população recifense enxergava aquele trecho em relação à sua função como importante avenida da cidade:

SD 34: O arquiteto ou paisagista que desenhou o projeto daquele trecho por certo **não se lembrou do tráfego**: toda semana, várias vezes, um carro vai de encontro ao citado meio-fio [...]

Ora: como se pode permitir tal inferência, de que uma estrada foi construída sem que se pensasse no tráfego, se não houver um problema bastante explícito? É dizer que ela não serve à sua função primeira, que é, exatamente, a de trafegarem os automóveis. Na carta de que trata a SD 34, o leitor admite e quantifica acidentes que se dão naquela via, fruto, então, dá má construção (?) da estrada, que obriga os motoristas a desviarem para o meio-fio, se chocando contra ele. Poucos meses antes, inclusive, o próprio DP havia noticiado um acidente que ocorrera nas imediações. Vejamos a SD a seguir:

SD 35: Um caso original de **voracidade de volante**: às 16 horas de ontem uma camioneta trancou o Volks de placa CI-4219 na avenida Engenheiro José Estelita, jogando-o na Bacia do Pina. Antes do mergulho, o motorista do "fusca", Ricardo Nader, conseguiu pular e escapou ileso. **Apenas o susto e a raiva de mais uma vítima do desorientado trânsito do Recife**.

Figura 16: Fotografia mostra pessoas observando carro virado após colisão na Avenida José Estelita



Fonte: Diário de Pernambuco (1978)

A inserção, que é apenas composta pela fotografia apresentada na figura 14 e sua legenda, contida na SD 36, choca pela imagem de um carro erguido, demonstrando a gravidade do acidente. Na SD, ademais, também se apresenta que aquele carro teria submergido nas águas da Bacia do Pina. Destacamos, assim, que por estar próximo a um porto, é possível admitir que a profundidade daquela área é considerável, de modo que a segurança às margens da avenida deveria ser ainda mais reforçada, o que, ao que parece, não acontecia.

Por fim, a última publicação relacionada a esse eixo temático que recortamos, já do ano de 1983, diz respeito à interdição de parte da Avenida Engenheiro José Estelita por conta da erosão marinha.

SD 36: Desde 1981 que o mar começou a avançar por baixo da pista de pavimento da Avenida Engenheiro José Estelita, **sem que fossem realizados trabalhos** para evitar a propagação.

SD 37: Na administração passada foram iniciados serviços de recuperação da balastrada que limita o passeio e a Bacia do Pina, mas **nada foi feito no alicerce** da avenida, cujo estado já inspira **perigo até para as pessoas** que trafegam ali.

Em ambas as sequências admite-se, mais uma vez, a atuação restrita das gestões do município em relação ao local. A SD 36 pontua que o problema existia há pelo menos dois anos sem que nada fosse feito para evitar que o mar avançasse sobre o

passeio. Já na SD 37, entendemos que houve um apelo inicial de uma gestão, que começou a melhoria, mas este foi -literalmente -superficial. Não se desdobrou para as bases da avenida, que, mais uma vez, colocava em perigo de morte quem ali passasse.

5.1.2. Ocupação urbana

Antes de descrever as publicações do Diário de Pernambuco relacionadas a como se deu a ocupação urbana na região em que hoje está o antigo Cais José Estelita, convém destacar como a categoria se diferencia do eixo anterior, o transporte, nesta análise. Se este se relacionava primordialmente à mobilidade, como já dissemos, as sequências que foram definidas como pertencentes ao eixo da ocupação urbana estavam mais pautadas no desenvolvimento da cidade e no modo como o espaço se tornava lugar a partir da ação dos homens.

Iniciamos por publicação datada de 1858, segundo a qual a área seria valorizada com a chegada da linha férrea do Recife ao S. Francisco. Próximo ao matadouro poderiam ser construídas propriedades de vulto.

SD 38: Afora-se um grande terreno no aterro dos Afogados, com fundos até a baixa mar da Cabanga, junto à matança, que passa a estrada de ferro no Centro, para **se edificarem casas ou ricos sítios** [...]

Publicado na sessão “Há um século”, em 1958, o trecho consta, ainda, de uma nota da redação, explicando que a inauguração da estrada de ferro havia valorizado os terrenos à margem do rio naquela zona. Ao que parece, existia uma expectativa de desenvolvimento da região, que transparecia na proposta de construção destas propriedades. Continuando o gesto de leitura, passemos a publicação de 1936 referente ao expediente da Câmara Municipal:

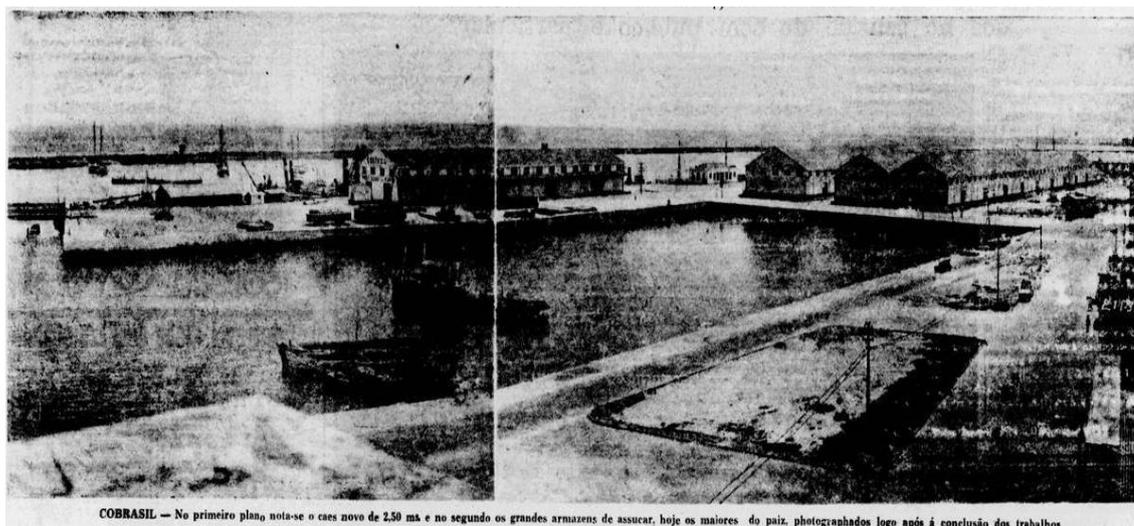
SD 39: [...] do mesmo juiz [privativo de menores], remetendo cópia de ofício que enviou ao Prefeito do Recife acerca da **criação de um parque infantil** no lugar Chupa.

Esta citação nos interessou pela proposta contida de transformação daquele lugar que - como citamos ao descrever a região, era um trecho onde dragas sugavam areia para o aumento dos terrenos do Recife - num lugar para a diversão das crianças. Os motivos para isso ainda não são claros, mas poderemos entender adiante.

Em reportagem publicada em 1938 e que ocupou toda uma página, o DP apresentou as novas obras do Porto do Recife, que ligavam o Cais do açúcar, armazéns do porto e a linha férrea da Great Western nas Cinco Pontas. Ali estão descritas as construções de armazéns, de galerias subterrâneas, inclusive com informações técnicas que especificam suas medidas e até os materiais que foram utilizados na obra, tidos como de excelente qualidade. Esta cita ela primeira vez, também, o Cais do Saneamento - que autores indicam tratar-se do que posteriormente chamaremos de Cais José Estelita, como apresentamos anteriormente - e os armazéns de açúcar, que nos interessam sobremaneira nesta investigação.

Destacamos, desta publicação, as imagens que ilustram o início da página, bem como a legenda que as acompanha:

SD 40:



Legenda: COBRASIL - No primeiro plano, nota-se o cais novo de 2,5 m e no segundo os **grandes armazéns de açúcar**, hoje **os maiores do país**, fotografados logo após a conclusão dos trabalhos.

Destas sequências, destacamos a expressividade do projeto, visível na imagem e descrita na legenda pelas marcas “grandes” e “maiores”. Tais adjetivos nos indicam que a visão que o DP demonstrava sobre aquele espaço, quando relacionado ao Porto e à economia que ali girava, bem como do que ele representava, era relacionado à grandeza ou à sua potencialidade, considerando que estávamos, ainda, falando do momento de construção daqueles que eram, no momento, os maiores armazéns de açúcar do Brasil. Para nós, esta construção é importante, pois considera um ponto que

havia aparecido superficialmente no eixo anterior, o da importância que aquela região tinha para a economia do estado durante o período de prestígio da produção açucareira pernambucana.

No mesmo ano, a coluna Coisas da cidade, que aparece ao longo dos anos como uma importante aliada no entendimento do Recife e dos seus costumes, se ocupou dos aterramentos que estavam sendo feitos para o prolongamento do Porto. Com o título de “aterro”, a publicação traz algumas marcas que nos demandaram atenção. Vejamos:

SD 41: O senhor Agamenon Magalhães está empenhado em apressar o aterro dos alagados do Recife e esse será um dos serviços mais relevantes que há de prestar à cidade. **Quem diz alagado diz mocambo: uma coisa não vai sem a outra.**

SD 42: Dentro de poucos meses ter-se-á **liquidado a sórdida mocambaria** da Cabanga. E concluídas as obras do aeroporto, na Coroa do passarinho, teremos dado um grande passo para a **conquista de uma área urbana enorme**, com o material de aterro que se terá à mão.

A aversão apresentada pelo jornalista em relação aos mocambos nos interessa especialmente por permitir que falemos da Liga Social contra o Mocambo, associação criada em 1939 com o objetivo de extinguir estas habitações muito pobres erguidas sobre palafitas em regiões alagadiças. Esse grupo, por meio de donativos, construiu 45 vilas populares, até o ano de 1945, a fim de retirar a população das condições de miserabilidade. Ao mesmo tempo, a Prefeitura tratou de demolir os mocambos existentes e proibir novas construções. (FGV, 2020).

Voltando às sequências, ao citar um possível aterro da Coroa do passarinho, o autor admite que se haverá dado um grande passo para a urbanização da cidade. Destaque-se, porém, que se dali seriam retirados moradores - era este, afinal, um dos apelos do jornalista - ele nada fala acerca do que poderia ser feito com o material de aterro que restaria da conclusão das obras do aeroporto. Habitações populares na região seriam possíveis? Ou a aversão àqueles moradores ia além dos feiíssimos mocambos que impetam a região, para retomar uma citação do eixo temático anterior? Deveremos retomar esse ponto adiante.

Em 1940, encontramos menções à Coroa do Passarinho sempre em relação à ocupação da região a partir de sua dragagem. Há, por exemplo, uma fala do Ministro da Viação durante visita à cidade sobre a dragagem daquela ilhota e posterior

aterramento de área adjacente com a areia retirada, algo que demonstra exatamente como citamos, o crescimento do Recife de dentro para fora das águas. O modo como se daria essa dragagem também foi citado pelo DP em notícias sobre a reunião da Liga contra os Mocambos realizadas ao longo daquele ano.

Três anos depois, a coluna Coisas da Cidade voltou a abordar a região do ponto de vista de sua ocupação ao propor a reativação do restaurante Casa de banhos, localizado às margens do Capibaribe. Embora se trate de estabelecimento localizado a certa distância do Cais que nos interessa, se pensarmos na paisagem antiga, em que não havia a maioria das construções que hoje conhecemos, estaríamos falando de regiões mais interligadas. Acompanhemos o excerto:

SD 43: O Dr. Décio Fonseca, Chefe da Fiscalização do Porto, **não gostaria que ali se levantasse um arranha-céu**; mas uma coisa no gênero da que existia - naturalmente para melhor não lhe repugna.

Citamos anteriormente que houve uma época em que os banhos de mar e rio eram considerados medicinais. Este pensamento perpetuou-se por muitos anos e o Recife, a quem nunca faltou a água como paisagem, abarcou a tradição europeia. Em 1880, foi inaugurada uma hospedaria com esses fins nomeada Grande Estabelecimento Balneário de Pernambuco. O uso por famílias abastadas rendeu-lhe grande prestígio, sendo conhecida por toda a cidade como Casa de Banhos. Um incêndio em 1925 destruiu a hospedaria. (ARAÚJO, 2007). É a esse empreendimento que se refere a SD 43 e a que se suscitava a hipótese de uma restauração ou, ainda, da construção de outra possibilidade turística.

Porém, o que não se podia prever para a área, conforme a sequência, é que ali fossem construídos edifícios. Este excerto nos coloca em diálogo com os dias atuais, em que uma das vistas que se tem a partir das ruínas da antiga Casa de banhos⁴⁰ é, exatamente, das torres gêmeas, as quais já apresentamos em momento anterior. Para além da digressão, que por muitas vezes surge ao longo do nosso gesto de leitura, nos ocorre reafirmar a tendência que já se tinha naquela época de preservar a paisagem, evitando um acastelamento desta por arranha-céus.

A preocupação com as modificações na paisagem, aliás, era corriqueira. Uma crônica publicada pelo repórter-chefe do DP em 1946, Paulo do Couto Malta, também apontou algo nesse sentido. O jornalista, na ocasião, lembra uma viagem feita de

⁴⁰ Não confundir com o novo restaurante de mesmo nome.

Alagoas a Pernambuco. Na publicação intitulada “Dos coqueiros alagoanos ao Chupa do Recife”, ele está desolado com o que vê pelo caminho.

SD 44: De lá até o antigo Chupa não há novidades a registrar. **Canas substituem os coqueiros e barro a areia.**

O crescimento do estado tirava-lhe a natureza para aumentar a produção. Em plena exploração açucareira, a cana de açúcar dominava a paisagem da Mata Sul Pernambucana, conforme a SD 44. Também cabe destacar o sumiço da areia, do mar, dos alagados, que dava lugar ao barro dos aterros para construção. A ocupação urbana, ao longo dos anos, vai travando essa batalha com a cidade antiga e a atual, enquanto os atores leem a cidade a partir das suas vivências, seja pontuando aquilo que ela era e nunca mais será, ou, ainda, aquilo que ela é, mas nunca havia sido.

Seguimos ao ano de 1947, quando Coisas da cidade trata do Cais do Chupa. Sob o título “Perigo para o tráfego”, a coluna versa sobre a falta de iluminação em vários trechos do Recife, e cita o Cais do Chupa entre eles. Vejamos os excertos:

SD 45: Repare, por exemplo, o prefeito, no caso do Cais de Santa Rita e o cais chamado do Chupa. **É tenebroso. Perigoso** para a segurança das pessoas que por ali transitam, grandemente **arriscado** para automóveis e caminhões.

SD 46: Cada um que **se defenda por si ou confie na providência divina**, porque certas exigências do tráfego [como a presença de sinais luminosos] é como se não existissem.

Citando os Estados Unidos, que já usavam sinais luminosos para evitar acidentes, a coluna questiona o fato de que pessoas que não conheçam o cais do chupa podem cair no rio se por ele trafegarem à noite, já que não há iluminação. Os adjetivos para tratar do espaço estão todos relacionados à ameaça que ele representa a quem por ele passar. Já na SD 46, o jornalista recorreu à ironia a fim de creditar a Deus o escape do risco constante impingido pela escuridão do Cais. Destaque-se, ainda, o Cais no excerto apenas como lugar de passagem, de trânsito. Não havia preocupação com a iluminação para quem daquele lugar fez morada. Quem ocupava os mocambos, tais como as “exigências do tráfego” citados pelo jornalista, era como se não existissem.

Aliás, sobre o modo como a cidade estava sendo ocupada, convém olharmos publicação de 1949 intitulada “A estética”. Nesta, que se inicia com a descrição de uma celeuma na Rua da Aurora, no qual se havia embargado uma obra por não atender ao gabarito para a construção à margem do rio Capibaribe, disse o jornalista:

“Assim, por causa de um excesso de meia dúzia de andares priva-se a cidade de ter um edifício⁴¹ imponente e vistoso, de classificação superlativa no país”. Ele ainda questiona o motivo alegado para a proibição da obra: um atributo estético, a beleza urbana, que ali se baseava na uniformidade dos edifícios. Descrevemos esta passagem para que possamos entender a crítica trazida pelo jornalista e que apresentamos na SD a seguir:

SD 47: **Um atentado à estética em particular e à paisagem em geral** foi permitir que se construíssem armazéns de açúcar na avenida que vai do Cais do Chupa à ponte do Pina. Mas isso se fez e a estética nem piou. Aquele trecho estava mesmo a **gritar o seu aproveitamento** como avenida residencial, com *cottages*⁴² e casas de apartamentos a margem do cais e com o mar e o rio, que nos **outros países custam tão caro**, à frente.

Para o autor, a construção de casas ou edifícios à beira do rio ou do mar, principalmente aquelas com muitos andares, que concedessem distinção, eram um modo de aproximar o Recife de uma posição de destaque no país. Além disso, desta sequência, tendemos a reforçar que, se para ele as construções industriais eram um atentado à estética, ele determinava que ali existia beleza e esta deveria servir a outros senhores, isto é, a quem pudesse, como noutros países, pagar o suficiente para ter suas casas de campo e apartamentos naquele trecho.

Reforçamos, ainda que ao citar que o trecho “grita o seu aproveitamento”, ele propõe que o espaço não está sendo ocupado - pelo menos não da maneira como ele acha que poderia ser - , negando a função que os armazéns desempenhavam naquele momento. Com isso, entendemos que, para o autor, havia uma supremacia do atributo estético naquele trecho que seria capaz de destacar o Recife num cenário nacional. Este potencial deveria ser explorado em detrimento do funcional a que o espaço estava submetido. Recorde-se que falamos de uma publicação de 1949.

Já em 1953, a construção da Estação Rodoviária nas proximidades do cais trouxe novo fôlego e esperança de mudança para aquela área, segundo Coisas da cidade:

⁴¹ Somente em 1954 foi erguido um edifício considerado arranha-céu na rua da Aurora. É o edifício Caeté, localizado ao lado da Assembleia Legislativa, com 18 andares (NASLAVSKY, 2013). Curiosamente, em 2016 a Moura Dubeux, uma das participantes do Consórcio Novo Recife, também construiu um edifício sem precedentes na história do Recife nesta mesma via. O edifício Jardins da Aurora tem 140,5 metros.

⁴² Do inglês: casas de campo

SD 48: Definitivamente, o recifense de há 20 anos atrás (sic), ausente da cidade, não reconheceria mais o velho Chupa e arredores, **zona de vadiagem e gatunice**; à noite, **mergulhado nas trevas**, feito um novo “**cais das sombras**”. **Hoje está tudo mudado.**

A iluminação, bem como o uso do espaço pelos ônibus e seus passageiros, trazia novos ares àquele trecho. Segundo a coluna, o que faltava para a sua melhoria mesmo era a desapropriação dos casebres que foram ali construídos. Esta demanda vai aparecer durante muito tempo no jornal. Em 1958, por exemplo, notamos nova publicação de interesse. Trata-se de uma coluna intitulada “Muro das Lamentações”. Nesta, em referência a cartas que o jornal havia recebido de leitores e sendo instado a denunciar a situação em suas páginas, pontua:

SD 49: O trecho que o povo vulgarmente chama de Cais do Açúcar e do Abacaxi⁴³ - precisamente **o mais bonito do ponto de vista urbanístico** - foi transformado, há muito tempo, em depósito de madeira. Os vigias construíram no local **modestas residências de taipa**, o que significa dizer que **o mocambo está proliferando bem no centro da cidade.**

Não é novidade nesta pesquisa que havia uma crítica severa às construções que se desenvolviam naquela região, todas provenientes de gente pobre, que erguia casas de taipa ou palafitas à beira do rio. Nesta sequência, se percebe, ainda, que a crítica se dedica ao fato desse tipo de construção estar no centro da cidade, o que nos permite crer que, para o jornal - bem como para o leitor citado-, aquele lugar de tanta beleza não pode servir a malfadadas habitações, tampouco pode esse tipo de moradia (e de morador?) poderia estar ali.

Os depósitos de madeira citados na SD voltam a aparecer na Coluna Coisas da Cidade, no ano seguinte. Embora em relação ao uso do Pátio de São Pedro⁴⁴ como entreposto de lenha, a coluna questiona, também, o que ocorre nos cais.

SD 50: As canoas atracam, desembarcam o açúcar, imediatamente recolhido aos armazéns do IAA. Se descarregam cal e lenha, fica tudo acumulado no cais. Os revendedores não dispõem de depósitos. **O cais é que é o depósito.**

⁴³ Trata-se de trecho mais próximo ao que atualmente se chama Cais de Santa Rita e do qual não nos ocupamos nesta análise pela extensão das citações (mais de 8 mil).

⁴⁴ Trata-se de importante conjunto arquitetônico da cidade. Formado pela Igreja de São Pedro dos Clérigos, cuja construção iniciou-se em 1728, e o Pátio de São Pedro, com casario colonial ao seu redor. (IPHAN, 2020) Está distante, hoje, cerca de dois quilômetros do Cais José Estelita.

SD 51: Tudo fica a mostra, **há mocambos** onde moram pessoas encarregadas de vigilância; ali a lenha é repartida, amontoada em metros; **vendida; a via pública; ao contrário do que dizem as posturas** [...]

Nesta coluna, o jornalista recorre ao Código de Posturas Municipais, publicado pelo próprio Diário de Pernambuco, entre os anos de 1831 e 1832, e posteriormente atualizado. A publicação buscava normatizar o espaço urbano, por meio de 17 títulos que proibiam hábitos cotidianos definidos como "insalubres". Em dissertação sobre o assunto, Santos (2009, p.55) afirmou que a grande missão desse manual era “limpar o espaço público e intervir no território da classe pobre trabalhadora”. Ainda conforme a autora, o oitavo título, “Sobre o alinhamento das ruas e edificações”, estava dedicado aos arruamentos e à preocupação com a regularidade do traçado urbano. Dentre outras proibições, existia a da presença de materiais de construção, como madeira, cal, areia e barro atravancando o trânsito da rua. Tudo que fosse considerado lixo deveria ser removido para áreas periféricas.

A preocupação com a construção da cidade, do espaço limpo e ordenado, estava restrita ao perímetro urbano, era o código (a lei) quem determinava qual a área de Recife seria urbanizada, funcionando como um marco delimitador de fronteiras de poder. É dessa forma que o código de posturas se comporta, a lei classificava um trecho do seu território, demarcava e determinava o que seria eleito como valioso e, portanto alvo da urbanização e da higienização. As leis foram recortando trechos, ilhando grupos em detrimento de outros, estabelecendo os modelos adequados e aceitos como noções de civilidade que o código buscava determinar. (SANTOS, 2009, p. 66)

Passados alguns anos, o Código de Posturas ainda era presente na sociedade do Recife. Como vimos na SD, o jornalista recorre a este material para criticar a tomada da via pública por depósitos de lenha. Não seria imprudente afirmar que, como os mocambos, a expectativa era de que estes fossem removidos para os arrabaldes, deixando o centro da cidade disponível para a exploração comercial, seja turística ou imobiliária, como já vimos em sequência anterior.

A coluna Coisas da cidade foi uma grande crítica do que acontecia na região, dando-lhe o espaço que pouco recebia noutras partes do jornal. Nos primeiros dias de 1960, sob o título “Pavimentação da Avenida Sul”, uma via iniciada nas imediações do Cais de Santa Rita e que segue por trás dele, até o Pina, tratava do revestimento da pista. Sobre a localidade, ainda afirmava:

SD 52: Antigo aterro de pouco mais de um século, construído para o assentamento dos trilhos da

Estrada de Ferro do Recife ao S Francisco, deixou de ser, há 25 anos, o caminho do trem de Alagoas para converter-se em **pobre via radial ladeada por mocambos da pior categoria**. Uma verdadeira **multidão de desajustados** levantou, como por encanto, duas fileiras paralelas de humildes habitações que, apesar de sua miséria, muito se valorizaram pela **proximidade do centro urbano**.

A região descrita pelo excerto, compreendida ainda como arrabaldes do Pátio Ferroviário das Cinco Pontas, não dispunha da vista do rio, encoberto pelos armazéns, mas também está aproximada do centro da cidade o que, segundo o autor, valoriza as pequenas moradias. A crítica feita, bem como a louvação, refere-se à retirada desses moradores para liberar a construção da via. No Recife (e noutras partes do país e do mundo), como dissemos, a ocupação urbana se deu de maneira excludente - para que a cidade cresça é preciso empurrar para fora aqueles que não são considerados dignos de aproveitarem determinados benefícios. Nesse caso, a proximidade do centro não cabe aos desajustados que vivem em casebres da pior categoria.

No mesmo ano, em coluna assinada por Aníbal Fernandes sob o título de “Boas e más notícias”. O jornalista discute as mudanças na ocupação da área portuária, tais como construções de vias e edifícios, e questiona, por outro lado, obra com a qual não concorda, conforme SD a seguir:

SD 53: E do que sobretudo **não gostei** - uma autêntica **péssima notícia** - é que o parque de inflamáveis já agora será mudado para uma área, **conquistada** por aterro, em frente aos armazéns do IAA e da RFN, o que **será o fim** de todo o Cais de Santa Rita. A Prefeitura do Recife não pode consentir nisso!

É sabido e já citamos no capítulo elucidativo do desenvolvimento da região que o parque de tancagem não foi construído naquele lugar, apenas pelo perigo de acidentes. Iremos adiante nesta leitura: lembremo-nos que se requeria outros usos para a região, tais como turismo e exploração imobiliária. A Prefeitura, por sua vez, ao que nos cabe dizer perante a SD 53 e as anteriores, não somente prestava pouco caso à região, como propunha a ela um uso ainda mais questionável: ali se deveria implantar um parque de combustíveis. Para o jornalista, a ocupação do espaço por material inflamável seria o fim de toda a região - ao que ele chama sinodoquicamente de “todo o Cais de Santa Rita”.

Aliás, sobre isso, convém dizer que, quando se fala da Avenida José Estelita, esta, muitas vezes, precisa ser apresentada pelo jornal à população. Primeiro como “o popular Cais do açúcar”, ou “o Chupa”, ou, ainda, quando o jornalista precisa

informar que é uma avenida específica, embora todos chamem tudo de Cais de Santa Rita”, em referência ao local que abrigava a antiga estação rodoviária.

A coluna Coisas da cidade também abordou a questão do parque. Conforme o jornalista, uma vez que o “povo miúdo do Recife”, palavras dele, havia se apropriado do terreno que receberia o parque de tancagem, a outra opção seria a extensão compreendida entre o Cais de Santa Rita e a ponte do Pina. Explica o autor:

SD 54: [...] **acabando de desgraçar** um dos **trechos mais belos do Recife**, que é o Cais de Santa Rita e todo o seu prolongamento até a Ponte Nova do Pina.

SD 55: Quem começou a **infelicitar** tudo foi a RFN; mais tarde o IAA **ajuntou-lhe um passo**. Vem agora o Departamento de Portos, Rios e Canais e quer **fechar-lhe a rosca**.

Em ambas as citações, com rigor, o jornalista critica a possível construção naquela área. Destacamos, destas, marcas que propõem a revolta do autor perante a situação, mas que se referem a algo mais. Ao dizer que se estará “acabando de desgraçar” já se entrevê que o lugar já é desgraçado, embora não completamente. Sua desventura iniciou-se, segundo o excerto, a partir da ocupação pela Rede Ferroviária, que logo somou-se ao Instituto do Açúcar e do Alcool - ambos construíram os galpões às margens do rio - e, por fim, seria o parque de tancagem o responsável por acabar com o pouco que ainda restava daquele que o autor pontuava como um dos trechos mais bonitos da cidade. Novamente, a questão estética sendo trazida como motivo para a preservação do lugar ou, ao menos, para que sua exploração fosse feita de outra maneira.

Ainda em Coisas da cidade de 1960, novamente o atributo estético fez-se presente ao citar a região. Vejamos:

SD 56: Não conheço projeto mais oportuno e mais urgente para a cidade do que o do vereador Newton Carneiro, **mandando urbanizar** a Avenida Engenheiro José Estelita. **Sabem qual é essa avenida?** É simplesmente a faixa que liga a Estação Rodoviária à ponte nova do Pina (...) **Conhecem, acaso, trecho mais belo do Recife?**

A sequência discursiva deixa entrever que há um espaço entre dois pontos conhecidos dos recifenses: a ponte do Pina e a Estação Rodoviária. Este, cujo destaque está na beleza, não é reconhecido por seu nome, mas por estar banhado por uma linda paisagem. O Recife, que não valoriza as suas frentes de água, apenas o

observa de passagem. Nesta sequência notamos, ainda, que existe um leitor imaginado ao qual o jornalista se reporta. Este desconhece a área, mas certamente se lembrará de sua imponência como trecho mais bonito do Recife. Para o jornalista - e ele acredita que para o seu interlocutor - não seria possível imaginar outro. Ambos compartilham do mesmo pensamento. Apesar disso, destaca a necessidade de sua urbanização.

Na mesma oportunidade, o jornalista retoma a esperança de um Recife melhor. Neste haveria um cais planejado, com moradores, jardins entregues ao rio. Mas é uma esperança quase desaparecida, quase entreguista:

SD 57: Se o Recife fosse cidade planejada, **toda aquela área seria uma zona de habitação com jardins anexos**. O rio seria o pano de fundo da paisagem; mas o Recife é a cidade do improvisado.

A ocupação urbana, aliás é o assunto mais tratado nos anos 1960 quando se fala daquela localidade. Entre os anos de 1961 e 1966 foram muitas as publicações a respeito obras tocadas pelo então prefeito Augusto Lucena. A urbanização é presente em boa parte das inserções analisadas. Numas como necessidade urgente, noutras como esperança. E em nome dela deve-se definir o futuro daquilo que o discurso jornalístico chamou de “trecho mais belo do Recife”.

A questão do trânsito é a preocupação inicial como falamos no tópico anterior, o que não nos estranha, considerando que a capital pernambucana sofre com esse problema crônico, uma vez que é quase que totalmente circundada por água e depende de uma série de pontes para o escoamento do seu tráfego. Há uma série de menções no Diário de Pernambuco a problemas estruturais na área do Cais e para resolver são requeridas mais e mais obras de infraestrutura viária, que não sanam por completo a situação, como podemos ver na SD a seguir:

SD 58: A meu ver, por culpa da prefeitura, o Cais de Santa Rita⁴⁵ **perdeu a sua grande oportunidade de ser urbanizado**, quando não existiam os armazéns do açúcar e os da Rede Ferroviária do Nordeste. Agora, o que podemos fazer é **apenas uma meia-sola**.

A meia sola a que se refere o autor é um serviço paliativo, que não tem efeito completo. Segundo ele, é isso o que se pode fazer diante da oportunidade perdida de urbanizar o cais antes que ele houvesse sido aproveitado para a instalação dos entrepostos. Novamente, o DP reforçou a ideia de que se havia dado uma destinação

⁴⁵ Mesmo citando o Cais de Santa Rita, entendemos tratar-se do José Estelita, onde estão os galpões de açúcar descritos.

desfavorável ao espaço. No mesmo ano, ainda em Coisas da cidade, o revestimento da avenida José Estelita foi citado, vejamos:

SD 59: É bem verdade que a prefeitura, calçando a Avenida José Estelita, está entrando na área portuária, mas a fiscalização do porto deve por-se em entendimento com a Municipalidade para que se façam as **obras de embelezamento** que daí resultem. É preciso **tirar todo partido da beira do rio; e aproveitá-lo no máximo.**

Embora requeira da prefeitura o desenvolvimento de infraestrutura para a região, o jornalista, como sujeito que desliza nos dizeres, também não cessa de citar a estética do lugar como núcleo de suas preocupações. A SD a que nos reportamos, por exemplo, consta que, embora fale do revestimento das pistas, emerge do discurso uma preocupação com a beleza do local, de modo que seja possível explorar aquela vista ao máximo, como ele finaliza seu texto.

Não é de se refletir, uma vez que, se pensamos numa via de alta velocidade, escoadouro de automóveis, o que mais se busque seja o atributo estético? Será que já se aventava a possibilidade de uma exploração da região em momentos posteriores, afinal, é esse o movimento esperado da gentrificação? Não se pode definir, mas são questionamentos que se tornam obrigatórios num gesto de leitura discursivo. Afinal, aproveitar “no máximo” a vista, como propõe o autor, não seria possível apenas por meio do assentamento de paralelepípedos para que se cruzasse de carro.

Ao longo de 1965 e boa parte de 1966, as obras da avenida José Estelita tornam-se prioritárias, sendo descritas a sua construção e inauguração - junto com outra importante via da Cidade, a Antonio de Góis, que segue pela Zona Sul do Recife, em publicações do Diário de Pernambuco, como benesses do prefeito Augusto Lucena. Coisas da Cidade aborda o assunto em “As contas do prefeito”, de 1966. Na coluna referente à prestação de contas de Augusto Lucena, destaca a pavimentação da avenida como uma obra de vulto, reforçando a sua importância para a cidade.

Noutra publicação da mesma época, esta sobre a nova iluminação do Recife, o DP afirma:

SD 60: Numa última fase será beneficiada a rua do Príncipe, avenida João de Barros e avenida Correia de Brito, nos Peixinhos, atingindo, por fim, **a nova e moderna avenida José Estelita (Cais do açúcar)** pavimentada recentemente pela nova administração.

Na mesma data, porém, a pavimentação é lida como um problema para a rede ferroviária, como pode ser visto em:

SD 61: Entre os vários assuntos tratados quando do seu retorno [do superintendente da RFN], foi o **problema criado com a pavimentação da Av. José Estelita**, nas Cinco Pontas, tendo se chegado a um acordo sobre carregamento da ferrovia, que de agora em diante dos caminhões junto aos armazéns receberão o açúcar lateralmente.

A ver que mesmo com as questões de infraestrutura inicialmente sanados, que mereceram destaque e adjetivos positivos à via, ela foi tratada na mesma publicação como um problema, ainda que seja apenas para a RFN ou que não seja exatamente uma disfunção provocada pela obra, mas uma necessidade de readequação da produção da RFN, assim o DP descreveu o cenário.

No mês seguinte ao da inauguração, Retratos da Cidade, assinada por Severino Barbosa, também se ocupou de criticar a obra recém entregue à população. No curto texto, intitulado “Pedaço de avenida”, consta:

SD 62: Talvez seja Recife a única cidade do mundo onde as avenidas são feitas pela metade [...] Então começaram a av. José Estelita e está lá. Avenida só. Só. **De uma banda só.**

O cronista, utilizando o recurso da ironia, descreveu que, como noutras avenidas da cidade, a José Estelita também só havia sido encoberta numa de suas faixas. A informação nos ajuda a entender porque, mesmo havendo uma expectativa tão grande em relação ao trecho, sua inauguração ainda aventou tantas críticas, como podemos perceber nas asserções analisadas.

Embora já estivesse aberta ao povo, a inauguração oficial da avenida só veio meses depois. Foram várias as dificuldades, dentre elas o excesso de chuvas, e em Julho de 1966 o DP veiculou a cerimônia empreendida pelo prefeito. No dia seguinte, Coisas da cidade foi publicada com o título “Duas avenidas”. Inicialmente falando da Avenida Antônio de Góis, também emprestou seus dizeres à José Estelita, que se liga àquela pela Ponte do Pina:

SD 63: O ideal seria **acabar com os armazéns de açúcar** que a tomam em quase toda a extensão. Como isso, porém, **não é possível**, de esperar é que o burgomestre Lucena **complete o melhoramento** ajardinando o outro lado, de onde descortina-se na plenitude, a Bacia do Pina.

Mais uma vez, a crítica de Coisas da cidade recai sobre os armazéns que estão à frente da Bacia do Pina. Também é da ordem do repetível a necessidade manifesta pela coluna de que se aproveite a beleza do trecho. A propósito, o mesmo excerto afirma que a retirada dos armazéns é impossível, de modo que seria necessário outro tipo de benfeitoria. Sugere o ajardinamento da margem de rio como forma de completar o trabalho. Se não se pode ter a ética, que ao menos se tenha a estética, dizemos.

A construção da avenida também foi tema de crônica de Severino Barbosa no Segundo Caderno do DP em 1968. Intitulada “Rasgando avenidas”, elogia as obras de Augusto Lucena e qualifica o legado:

SD 64: **Estradas modernas, seguras, feitas em concreto**, são estradas para desafiar o tempo e **dão novo aspecto ao Recife** como aquelas Antônio de Góis e Engenheiro José Estelita, na Cabanga e no Pina, também construídas por Augusto Lucena.

Nesta inserção, a leitura que o jornalista fez em relação às obras de infraestrutura viária que tomavam o Recife naquela gestão era a de modernidade. A chave para conduzir a um novo aspecto, pois denotava segurança - percebam o reforço ao concreto utilizado - solidez.

Em 1969, os planos de duplicação da via foram publicados pelo DP, bem como as obras propriamente ditas. Assim como em 1970, no qual foi publicado um infográfico apresentando a localização do novo viaduto.

SD 65: O Viaduto de Cinco Pontas foi construído para a solução imediata de **um dos problemas mais aflitivos da nossa cidade**: o trânsito no setor de Cinco Pontas.

Destacamos, em relação à SD 65, a qualificação do problema localizado nas Cinco Pontas: era um dos mais aflitivos da cidade. A cidade já entendia aquele espaço, então, como um lugar de problemas e requeria uma solução imediata, que, se esperava, viesse da obra de infraestrutura.

Já em 1971, diante de tanta “modernidade”, os recifenses quiseram voltar atrás. Explico: em publicação no Informativo Econômico do DP, o jornalista Marco Aurélio de Alcântara afirmou que moradores da Capital protestavam contra tais avanços, como vemos na SD a seguir:

SD 66: Um grupo de recifenses [...] vai ao Prefeito Lucena protestar contra a **descharacterização** que, de modo **insólito e alarmante**, está tomando conta do Recife.

SD 67: Nessa nova campanha de restauração, preferem os nomes velhos e antigos aos nomes **arrevesados e arrivistas**: assim, a avenida, onde foi construído o viaduto, **voltaria a ser o Chupa**; [...]

São muitas as críticas feitas pelo grupo. Chamou-nos a atenção que eles entendiam o processo pelo qual passava o Recife, com tantas obras, como perda de suas características. Ademais, apontavam os toponímicos escolhidos como confusos e oportunistas. Se nos aproximarmos das vias que estavam sendo modificadas, veremos que boa parte delas recebeu nome de políticos ou de figuras importantes para a cidade noutros âmbitos. Para os manifestantes, isso não era bem visto. Ocorre, inclusive, pensar que o nome “Chupa”, derivado das dragas, sequer era um nome bonito - até ridículo, pensamos! - mas, ainda assim, preferiam que recebesse esta nomenclatura à do engenheiro que emprestou-lhe a alcunha. Os motivos, ignoramos.

Ainda falando de remissão ao passado, no ano de 1973, na sessão Periscópio, assinada por Edmundo Morais, este sugere mudanças na paisagem para que o Recife volte a ver suas águas.

SD 68: O Recife se vem despojando, nos últimos anos, de uma de suas características: a visão das suas águas do mar e dos rios. **Nossos antepassados foram mais sensíveis aos aspectos urbanísticos do que os atuais planejadores.**

A inserção demonstra um apreço pelo que já foi. O Recife de outrora, lembrado pelo colunista, olhava para as suas águas salgadas e doces. Se a memória é um misto do que se lembra e do que se esquece, não é possível admitir que de fato o Recife assim o era. Tampouco que essa memória, cristalizada pela força do tempo, represente um Recife já acontecido. Mas esse passado quase etéreo a que o jornalista remetia lhe permitia diferenciá-lo do seu presente, formado por planejadores menos afetados por tais aspectos de cidade, como pontuou Edmundo. Ainda na mesma publicação:

SD 69: **Como ficaria sedutora a paisagem** -e certamente uma solução mais econômica - se em vez do viaduto fosse a avenida José Estelita margeando a bacia do Cabanga até o Cais do Porto!

Os aspectos urbanísticos a que o autor remetia, então, eram ligados à estética. Uma paisagem sedutora, isto é, que “atrai ou encanta” (HOUAISS, 2020), seria aquela na qual o atributo estético estivesse sobreposto ao (supostamente) funcional. Assim, em vez de um viaduto, mais uma de tantas grandes obras de infraestrutura viária que foram erguidas no Recife naquela década, uma avenida margeando o rio por toda a sua extensão. Ressalte-se, ainda, que o autor apela à questão econômica para justificar a sua proposta. Seria menos dispendioso fazê-lo, afirma.

Em 1974, o concreto, que já havia servido como esperança da robustez do futuro recifense, dá sinais de que não era tão sólido assim. É o que nos permite compreender a SD seguinte, publicada em nota na sessão *Flagrantes*:

SD 70: Informou ainda, a Superintendência Regional, que prosseguem acelerados os serviços de recuperação do Pátio das Cinco Pontas, com a substituição do calçamento por placas de concreto em área próxima aos armazéns, uma vez que **a anterior não estava resistindo ao tráfego pesado atual**.

Os problemas de infraestrutura urbana se multiplicavam naquela área, conforme publicações do DP admitidas nesta análise. Uma delas era a falta de iluminação, que perseguira a avenida ao longo dos anos. Vejamos publicação de 1975:

SD 71: A prefeitura finalmente resolveu mudar as lâmpadas da avenida José Estelita. **Há mais de dois meses que a escuridão ali era total**, inclusive com **vários postes derrubados** pelos “Fittipaldis” recifenses.

Poucos meses depois, mais uma publicação dava conta da volta ao estado de absoluto escurecimento da via, mesmo se tratando de um trecho central e, como tal, representativo para a cidade. Em carta, um leitor reclamava:

SD 72: **Se no centro do Recife as coisas andam assim**, o que estará acontecendo nos nossos subúrbios.

Sete anos após a construção do viaduto, no ano de 1977, este já tinha sua estrutura questionada, por conta, segundo o DP, de má construção. Vejamos:

SD 73: Sete anos após a construção o viaduto das Cinco Pontas **não pode ser apontado como um exemplo de boa técnica empregada**. Seu estado de **deterioração é lastimável**.

SD 74: A verdade é que foi colocado **dinheiro bom sob uma estrutura ruim**.

Na SD 74, percebemos a desaprovação do jornalista em relação à obra. Ainda que seja de maneira eufêmica, ele admite que a técnica empregada foi ruim, o que pode ser comprovado, conforme os dizeres apresentados, pela degradação do produto, que seria capaz, até, de retirar a aura do “bom dinheiro” empregado.

Além do problema estrutural, a iluminação do viaduto também era danosa ao ambiente. Ainda naquele ano, na sessão cartas, um leitor escreveu ao jornal descrevendo a situação:

SD 75: É triste se ver atualmente como nossas ruas estão às escuras. E quando digo nossas ruas **não falo do pobre subúrbio, mas de nossas avenidas centrais**. Uma, por exemplo, é a avenida Engenheiro José Estelita, **às escuras a vários meses**, com vários dos seus postes com luzes apagadas.

Novamente, o apelo à importância da avenida em sua centralidade é utilizado para requerer do poder público um olhar mais acurado para a situação que, ao que parece, não vinha, uma vez que já havia vários meses - e citações críticas à questão - e nada havia sido feito para remediá-la. Uma prova disso é que em 1978, ou seja, três anos depois, a falta de iluminação ainda era uma realidade por ali:

SD 76: Fato notório no Viaduto das Cinco Pontas, no trecho compreendido no início da Avenida José Estelita, é o **desligamento permanente da iluminação pública**, o que tem dado margem a inúmeros **acidentes**.

Com tantos problemas, era de se crer que, quem podia, dali se afastava. Paulo do Couto Malta era um dos que não tinha muito contato com a região. Um convite de um amigo para visitar o Iatch Clube de Pernambuco, naquelas imediações, foi o motivo que ele encontrou para publicar uma crônica no DP, no início dos anos 1980, chamada “O deslocado iate”. A dita publicação dá conta de um passeio de carro feito pelo jornalista, junto a um amigo da elite recifense, este que pleiteava a formulação de um acesso fluvial ao referido clube. Para tanto, uma lancha saíria desde o Estelita e se dirigiria à rampa da sede. Ele explica o motivo:

SD 77 Para chegar ao iate, o carro anda por **ruas estreitas e tortuosas**, em ruas de casas geminadas, **casas carentes de tudo**: saneamento, água encanada, carentes de tudo. O contraste do **luxo do clube**,

que se formaliza pela área ocupada, e a pobreza das habitações, beira o acinte. Além dessa evidência de condições sociais díspares, há ainda considerar, **agravando o desnível**, o fato de a elas os carros, em disparada, **levarem poeira**.

SD 78: Pelo que sei há plano aprovado pelos técnicos da Prefeitura de **maquilagem, em regra, do bairro**.

Difícil é, para um pesquisador das Ciências Sociais, deparar-se com uma destas construções e saber que foram publicadas em jornal como se notícia a mudança no trânsito de uma avenida. É verdade: retratam uma época e podem contar sobre o futuro. Na sequência 77, a que analisamos, o autor, em carro “refrigerado” e “do ano”, algo que faz questão de dizer, se desloca para um clube de elite, a fim de encontrar os seus. O motivo para fazer o trajeto por via rodoviária é ceder aos convites do amigo que lhe gostaria de apresentar a situação da cidade naquele trecho.

Aquilo que lhe surge às vistas, antes de alcançar seu éden, não é favorável: o trecho pelo qual seus ricos automóveis vagueiam também é o lugar em que famílias inteiras vivem da maré em suas casas carentes de tudo. Tão improvável é o modo como o jornalista se afeta pelo que vê: melhor retirá-los de lá, a fim de quem não tomem poeira dos ricos e refrigerados carros? Ou que os donos destas máquinas de passeio optem por outro meio de transporte, o fluvial, evitando enxergar profunda disparidade social?

Que ainda falemos sobre o que ele considera ser uma formalização do luxo do clube: a localização. A mesma - ou muito próxima - da “invasão” de Brasília Teimosa, dos mocambos da avenida sul, das casas de taipa dos vigilantes, e dos depósitos de lenha que por tempos tomavam toda a extensão da Avenida José Estelita. Nada disso era luxuoso por compartilhar da mesma localização que a instituição de elite. Deste modo, nada disso era pertencente àquele trecho de terra e água, deveria ser retirado.

Aliás, ao que não caberia ser retirado, era necessário que fosse ao menos disfarçado. É a maquiagem a que se refere a SD 78. A prefeitura, cujos serviços naquele lugar sempre foram superficiais, ao que pudemos confirmar com esta análise, não seria estranho maquiar um bairro. Camuflar as superfícies. Ocultar a carência de tudo. Embiocar a disparidade. Tudo isso para evitar o acinte à elite recifense.

O mesmo jornalista, já em 1982, publicou “A volta das barracas”. Ali, relembra as mudanças de lugar a que já haviam sido obrigados os ambulantes do Chupa. De um mercado antigo, sem higiene, a um mais novo e mais próximo do Cais de Santa Rita.

SD 79: O mercado (?) inicial aviltava pela **impropriedade do local**; pela **falta de higiene**; pelo **incremento à marginalidade** e, **sobretudo**, pelo **aspecto de miséria** que, à entrada do Centro, oferecia ao forasteiro.

“Sobretudo” é advérbio. Indica “De maneira principal; de modo a estar acima dos demais; principalmente”(DICIO,2020). Ao reler a SD 79, nos chama a atenção que para além de todas as problemáticas que despontavam no mercado, para o DP a preocupação principal era estética. Era a aparência que aquele lugar destinava a quem vinha de fora. Aliás, sequer o DP admitia tratar-se mesmo de um mercado, haja vista a interrogação posta depois da palavra, denotando sua dúvida. Adiante, o jornalista completa:

SD 80: [O Prefeito] Acabou com o mercado (?), **urbanizou** o Chupa e aterrou, aumentando-lhe a disponibilidade de área, o braço de rio anexo. O **contraste visual** do trecho, flagrante, estava a merecer, fosse isso possível, missa em ação de graças.

Mantendo a dúvida inicial sobre o que se tratava o empreendimento anterior, o jornalista demonstra que houve um desenvolvimento da região a partir do que ele chamou de “urbanização do Chupa”. Porém mais uma vez, não se furta de citar o contraste visual - incontestável, segundo ele- que merecia tamanha celebração que, se fosse possível, mandaria agradecer aos céus por tamanha bênção concedida.

5.1.3. Polícia

O eixo temático “polícia” está relacionado às menções ao cais ou arrabaldes que estejam contidas em dizeres sobre (in)segurança. Cabem nesta categoria desde operações policiais ocorridas na região como os perigos contidos nela.

Entre nos anos de 1928 e 1929 as inserções que se ocuparam da região do “Chupa” versaram sobre prisões naquela área. Uma delas, publicada em 1928, sob o título “Vagabundos capturados”, afirmou:

SD 81: A polícia do primeiro distrito capturou, durante a madrugada de ontem, uma diligência naquele distrito, **conseguindo capturar no lugar “Chupa”**, que fica por trás da rua da Praia⁴⁶, os

⁴⁶Embora tal referência possa soar confusa para os familiarizados com o mapa do Recife dada a localização atual da Rua da Praia, outras tantas informações nos permitem admitir que o conhecido Cais do Chupa era localizado próximo ao Cabanga Iate Clube e, conseqüentemente, dentro da região que nos interessa. Como houve outros toponímicos para a atual Rua da Praia (tal como Rua do Armazém de sal, Rua Pedro Afonso e, ainda, Rua da Praia

indivíduos [...] Estes indivíduos, no momento de serem presos, se achavam ocultos junto a uns canos ali **abandonados**.

Desta sequencia, destacamos o fato de os indivíduos terem sido encontrados escondidos por entre materiais abandonados. Isto porque, sendo ali um lugar de abandono, também se tornou ou se confirmou como lugar de criminalidade. Sobre o termo “vagabundo”, que à época tinha mais a conotação de “pessoa à tôa”, este também qualifica o Cais do chupa como um espaço para pessoas que estavam à margem da sociedade. Quem, fora destas condições, no Brasil dos anos 1920, se disporia a frequentar um lugar conhecido pelas prisões, donde se podiam abandonar toda a sorte de resíduos e que abrigava vagabundos?

Vejamos mais uma inserção, intitulada “gatuno capturado pela polícia”, que confirma essa consideração, além da SD 82, que junta-se ao já dito para trazer a desordem como qualificador:

SD 82: Foi o mesmo preso no lugar Chupa, por trás da Rua da Praia, **ponto de convergência de gatunos e vagabundos**.

SD 83: Este individuo, ontem, à tarde, cerca de 17 horas, após praticar uma **desordem no lugar “Chupa”**, na praia Santa Rita, tendo espancado um seu desafeto, saiu em disparado.

Tais publicações não nos permitem surpreender quando, entre os anos 1930 e 1934, das 15 inserções que colhemos sobre a região, 11 eram referentes a crimes praticados ali. Assassinato tentado e consumado, criminosos que usavam o lugar para se esconder a polícia (refugiar, como diziam algumas inserções) ou para esconder o produto do crime, são algumas das ocorrências registradas no Chupa e constantes no Diário de Pernambuco. Destaquemos algumas delas:

SD 84: Gordinho é **conhecido ladrão** pela polícia desta cidade, tendo várias entradas na casa de detenção do Recife. Ontem, às 5h40, o comissário [...] sabendo que Gordinho **se encontrava no “Chupa”** para ali enviou o soldado [...]

SD 85: Anteontem, em uma dessas diligências, aqueles policiais **descobriram no “Chupa”** as roupas e os documentos do referido comerciante, mas nada do dinheiro.

da Ribeira) e, de outra forma, como outros lugares receberam aquele nome num momento anterior (vide a atual rua do Rangel), é possível que esse excerto refira-se a outro trecho que não o que conhecemos hoje com essa denominação. Ver Pereira da Costa (1952).

SD 86: [...] interrogados declararam ter **enterrado no lugar denominado chupa** um agasalho para senhora e uma aliança

Nas sequências que evidenciamos é possível perceber que a polícia já tinha ali um lugar propício para apreender ladrões. Por motivos que não são claros, mas que creditamos à desocupação ou à miséria, aquele espaço era usado como esconderijo, seja de roubo ou dos autores de crimes. Em publicação do ano seguinte, 1935, aliás, isso fica bem explícito. Já no título, “Nos antros da vagabundagem”, o DP delimita como lê aquele espaço. Adiante, apresenta a reportagem:

SD 87: Visitando os **lugares prediletos dos ladrões**, uma canoa da polícia efetuou a prisão de vários vagabundos. aspectos da vida dos **malandros** fixados pela reportagem do Diario de Pernambuco.

SD 88: O último ponto visitado foi o Chupa, dirigindo-se a polícia **diretamente** à choça da preta “Bio”, que é o **quartel general dos ladrões**. Não foi efetuada **nenhuma prisão**.

Definir um lugar como o predileto dos ladrões é algo ambíguo. Seria onde eles vivem ou onde praticam mais atos? Pela reportagem não é possível precisar, mas se sabe que o Chupa era tido como esse lugar. Na SD seguinte, vemos que não há constrangimento da polícia ao ir diretamente ao casebre de uma mulher imputando-lhe a alcunha de “quartel general dos ladrões”. A despeito da expectativa, porém, ninguém foi preso. Se, de fato, ocorriam ilícitos naquele lugar, o DP falhou em demonstra-los, deixando explícito, apenas, que o lugar era repleto de dizeres negativos, que o colocavam como símbolo das mazelas sociais a que aquele povo estava exposto. Poderíamos admitir, ainda, que aquilo já era tido como natural e habitual, parte da paisagem, talvez. Todos sabiam - inclusive a polícia- o que ali existia e, de quando em vez, os agentes de segurança visitavam o trecho para fazer seu trabalho.

Também é possível citar, naquele ano, a presença de um artigo publicado por um juiz de menores no DP, que também descrevia a vocação do lugar:,

SD 89: [...]solicita o juiz providências no sentido de ser maior a vigilância policial na praia do “chupa” onde **costumam se reunir malandros, gatunos e “fumadores de maconha”**, encontrando-se ali, **de parceria, menores fugitivos** do Instituto Profissional de Garanhuns e do Abrigo desta Capital.

Já no ano de 1937, o assassinato de um soldado no Chupa levou aquele lugar às páginas policiais durante diversos meses. Com uma prisão realizada, o DP descreveu o suspeito:

SD 90: Com pousada na praia do chupa, frequentador costumeiro do **antro** da negra Bio, onde se **reúne a malandragem** do recife, a policia não escapou a possibilidade de que Toureiro soubesse algo a respeito do crime praticado tão perto da maloca.

Pela sequência, ao que parece, um homem pode ser preso por frequentar um lugar. A reportagem não cita provas contra o indivíduo, não fosse a sua presença na habitação da preta Bio ou as suas prisões anteriores. Nossa proposta, aqui, por certo, não é a de traçar uma defesa, mas a de questionar como o jornal tratava com determinismo a presença de alguém naquela casa, naquele lugar.

“Assaltos e ruas desertas” é o título de mais uma coluna Coisas da cidade, esta em 1947, também focada em descrever os perigos daquela região.

SD 91: Na chamada estrada do Chupa, os malfeitores estão encontrando um **sítio favorável para as suas proezas**. Nem é para menos. Aquilo é uma **passagem tenebrosa**. O pedestre, que se arrisque a passar por ali após as 22 horas, pode **encontrar a morte**.

Passados dez anos desde as publicações das SD 90 e SD 91, o Chupa ainda era tratado como um lugar do qual se deveria ter medo. Tenebroso, favorável aos malfeitores, onde o desavisado poderia encontrar a morte. A construção discursiva do DP sobre o Cais do chupa, como vemos, fazia dele um lugar aterrorizante. O cenário proposto pelo jornalista para quem ousasse passar por ali, até lembra um terreno de guerra. Vejamos:

SD 92: Tudo está impressionando de tal modo a população que seria prudente não transitar por ali, altas horas da noite, **sem estar altamente armado e municiado**. Seria aconselhável aos automobilistas conduzirem certa quantidade de **bombas**.

Em reportagem do mesmo ano, 1953:

SD 93: Todos os anos são cometidos **dois a três crimes** no Cais de Santa Rita e no Chupa. Com essa **escuridão**, o criminoso se sente protegido e se encoraja para **tirar a vida de quem quer que seja**.

Imaginemos um lugar no qual a simples passagem demandasse que estivéssemos altamente armados e municidados, além de carregar conosco bombas de gás lacrimogêneo. É visto que falamos de outra época. Mas imaginar uma situação tal

requer um esforço grande, pois as analogias com o mundo atual nos afastam sobremaneira dessa realidade. E o trecho não era metafórico. Tratava-se, de fato, de um conselho dado. Ou evitem a área ou passem por ela armados e preparados para resistir ao encontro com a morte, que estaria disposta a levar qualquer um. A proteção que a escuridão trazia, segundo o DP, concorreria para o impulso do criminoso. O Cais encorajava a morte.

As citações à região no eixo temático da Polícia estavam mais relacionadas ao fato em si, como prisões, assaltos e outros, sem fazer reflexões sobre o local.

5.1.4. Meio ambiente

Do eixo temático a que chamamos “meio ambiente”, participam especialmente inserções relacionadas às condições socioambientais, seja do lugar ou de seus moradores. E eles surgiram muito cedo no periódico. Já em 1870, o DP publicou uma crítica à estrada de ferro Recife ao S Francisco por causar danos ao público:

SD 94: Informam-nos que brevemente ficara entupido por tal fórmula a saída do Rio Capibaribe na Ponte dos Afogados que nem mesmo pequenas canoas poderão passar, devido isso a querer a estrada de ferro do Recife ao S Francisco fortalecer as colunas da sua ponte neste lugar, **despejando diariamente três e quatro carros de pedra do alto da ponte** afim de fazer base sólida. Poderá a repartição de obras públicas consentir em semelhante **abuso**, com grave **detrimento público**?

A reclamação constante na sessão “Revista Diária” qualifica a atitude da estrada como um abuso, e que age em prejuízo dos recifenses. É possível, ainda, conforme pontuamos, entender que havia ali uma crítica também ao derramamento de tamanha quantidade de pedras em trecho do rio, de onde muitos retiravam (e retiram) seu alimento, causando-lhes perdas significativas.

Os prejuízos também foram citados em publicação de 1925, segundo a qual moradores da região pediam providências em relação a um depósito de carvão nas imediações.

SD 95: [...] pedem aos poderes competentes providências no sentido de ser **removido um grande depósito de carvão** localizado no lugar “Chupa”, porquanto, havendo ali muita ventilação, o pó que se desprende causa-lhes **grandes prejuízos**, principalmente **estragando-lhes os móveis** de suas residências.

Chama a atenção que um problema de saúde pública seja definido pela perda dos móveis, é verdade. Mas, para esta análise, que se destaque a presença desse tipo de problemas naquela área: entrepostos que lançavam fuligem ao ar prejudicando moradores do bairro mais próximo.

Já em 1936, sob o título “Os rios e suas enchentes”, Lauro Borba destaca os motivos pelos quais o Recife sofria inúmeras cheias e pouco se fazia para entender esses cursos de água e propiciar melhoramentos. À ocasião, um estudo foi citado, apontando uma das causas do problema:

SD 96: Ao analisar os efeitos dos aluviões formados pela descarga sólida dos rios, depositada na Coroa do Passarinho e na Bacia de Santo Amaro, **acentuou a sua influência sobre a causa das cheias.**

Nesta sequência, entende-se que o depósito de sedimentos na Coroa do Passarinho, que mais tarde dá lugar aos aterros, dentre os quais o do José Estelita, era um dos causadores das enchentes que assolaram o Recife durante vários anos. Estranho é perceber que em vez de resolver o problema, foram feitos aterros. Novamente, para esta leitura, nos cabe pontuar que aquele lugar era descrito no jornal, também, como um depósito de sedimentos com responsabilidade perante as inundações da cidade.

E se não faltavam problemas com as águas, com a terra não era diferente. Já em 1933, o DP publicou nota oficial da Prefeitura do Recife que citava os problemas com a limpeza urbana da cidade, desde a varrição, o possível fechamento do forno do pombal - incinerador utilizado para a queima de lixo e animais mortos (figura 16), e os dejetos deixados na praia do chupa. Vejamos:

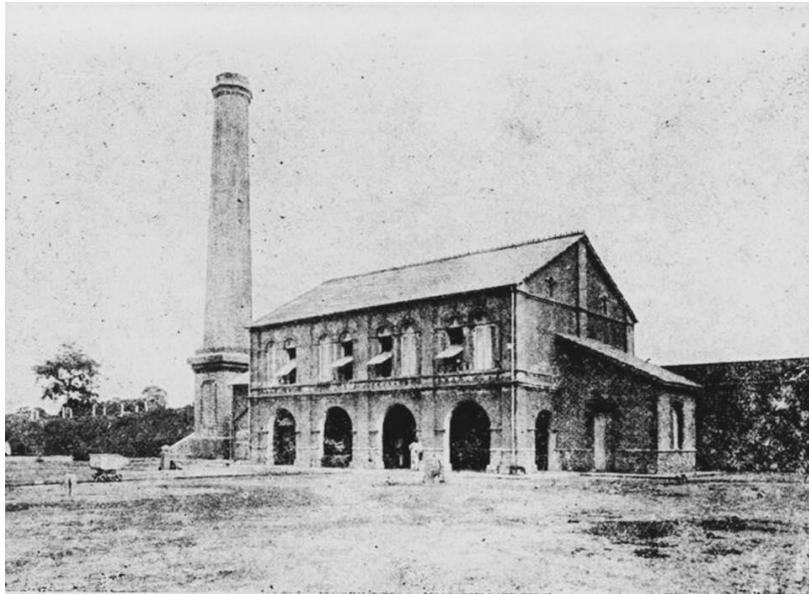
SD 97: Também não é exata a informação de que o forno do Pombal esteja **paralisado** e que somente as ruas principais sejam as únicas varridas **diariamente**.

SD 98: Ainda não é verdade que a Prefeitura coloca lixo no lugar denominado Chupa, no São José. **O lixo existente naquele local** é atirado, indevidamente, por particulares em pontos onde não há habitações.

A resposta da prefeitura nos permite entender as perguntas. Ou as afirmações. No caso da primeira, havia, então, uma crítica à varrição das ruas, que não deveria chegar a todas, tampouco com continuidade. Na segunda SD, por outro lado, nos chamou a atenção que a prefeitura afirma saber que existe lixo no local e se exime de qualquer

atitude perante ele, uma vez que não foi o órgão que jogou. Em nenhum momento a nota dá informações de que faria o recolhimento, sendo, assim, o Chupa um lugar em que o lixo é parte de sua constituição.

Figura 17: Forno de Incineração do tipo Fryer, proveniente da Inglaterra, construído no local denominado Pombal, próximo ao atual Cemitério Público de Santo Amaro em 1908



Fonte: Página do Facebook Recife de Antigamente (2016)

Seguimos ao ano de 1934, no qual uma crônica sobre a praia do Chupa mereceu atenção. O seu nome: “Do outro lado do Recife”. Trazia uma ilustração interessante, a que trazemos nesta análise como sequência discursiva.

SD 99:



Como propõe o título, a vista que se tem a partir da ilustração de Rodrigues é a do Recife de dentro do rio para fora dele. De longe é possível ver as igrejas, algumas marcam a paisagem da cidade até os dias atuais, alguns telhados do que podem ser pequenos sobrados. Homens trabalham em cima de carroças, jogando ao chão pedaços de outros automóveis, que se amontoam formando um ferro-velho com aparência de lixão na beira da praia. A legenda da imagem diz: “O desenhista Rodrigues fixa no cliché acima um aspecto atual da praia do Chupa”. A sucata que a imagem nos reflete é o que se transformou a área. De acordo com a reportagem da qual faz parte o cliché:

SD 100: Na antiga praia do Chupa, toda ela **maré durante muito tempo, depois um cais perfeito** com as obras do Porto, cobrindo a areia alva de conchas que lhe ficou, **amontoados de ferro velho lhe sucedem**, rodas, moendas partidas, automóveis aos pedaços, velhos lampiões, de mistura com um mundo de coisas coberto de ferrugem.

Pela primeira vez, pudemos saber, através do DP, como era a praia do Chupa. Conhecer, ainda que em menção ao passado, suas areias brancas, com muitas conchas. A matéria ainda nos propõe ver benesses: conforme o texto, do Chupa se pode enxergar o bairro do Pina e os telhados das igrejas, coisas que o tempo não havia impedido. Naquele momento, porém, tudo isso era lembrança. A realidade inconveniente trazia uma praia tomada por sucata e ferrugem num comércio que em nada lembrava os banhos de mar. Cabe falar que resíduos, em geral, sejam domésticos ou industriais, se acumulavam na cidade, fruto das ainda incipientes lógicas de

higiene e de limpeza urbana que recém chegavam ao Recife através do Código de Posturas - que já citamos. É o que também nos mostra publicação da sessão “Fatos diversos” intitulada “Uma fogueira na praia do “Chupa””:

SD 101: A Companhia de Bombeiros, ontem as 17 horas mais ou menos, foi mais uma vez chamada a apagar na praia do “Chupa” uma **fogueira no lixo que ali se deposita**.

Necessário pontuar que o Chupa é admitido como um depósito de lixo, no excerto. Segundo o jornalista, não é uma queimada produzida por lixo trazido de outro lugar ou estranhamente depositado. Quem pega fogo é “o lixo que ali se deposita”, parte da paisagem, tal como a sucata do Chupa. Para além desta asserção, cabe ainda pontuar a extensão disso, uma vez que foram necessários Bombeiros para apagarem o fogo. Considerando a proximidade com o mar - falamos de uma praia, alias - não seria água a faltar. Exceto se a labareda fosse generosa e demandasse ajuda profissional, o que parece ser o caso, uma vez que ainda neste texto afirma-se que os Bombeiros precisaram de uma hora para apagar o fogo. Tantos dejetos renderam, em 1936, a reportagem “A zona que a higiene esqueceu”. A linha de apoio deixa explicito o que DP viu ali:

SD 102: Em visita à praia do Chupa, a reportagem do Diario de Pernambuco colhe **dolorosos** aspectos daquele ambiente **irrespirável** onde a **miséria** e a **podridão** campeiam a sua plenitude.

A reportagem, que traz três imagens - de difícil visualização - descritas como “três aspectos da imundície e do abandono do Cais do Chupa”, descreve os diversos cheiros que se acumulam naquele lugar. Dos despejos de lixo de muitas ruas, às aparas do couro de animais que são salgados na região, somados aos restos de comida de hotel, animais mortos e até os móveis imprestáveis da vizinhança. Tudo aquilo somado leva à construção do que o DP chama de “ambiente irrespirável”. Tanta sujeira afugentava qualquer pessoa:

SD 103: A reportagem do Diario de Pernambuco dirigiu-se ontem à **esquecida** praia de Santa Rita Velha. A zona está **deserta**.

O deserto é parcial. Os repórteres encontram moradores que vivem naquela situação e os ouvem, buscando suas queixas. De um deles, anotam:

SD 104: “Em pouco tempo **enterrei no Chupa 9 gatos e 13 cachorros** que jogaram junto da minha barraca. A semana passada veio um sujeito aqui e sacudi um caixote de **ovos podres**. Foi um horror, capaz de matar a gente de uma febre braba. E há uns dias embirrei com um empregado de hotel que sempre traz **restos de carne podre** para jogar aqui. O empregado não botou no lugar que eu estava. Mas sacudi ali mais adiante”.

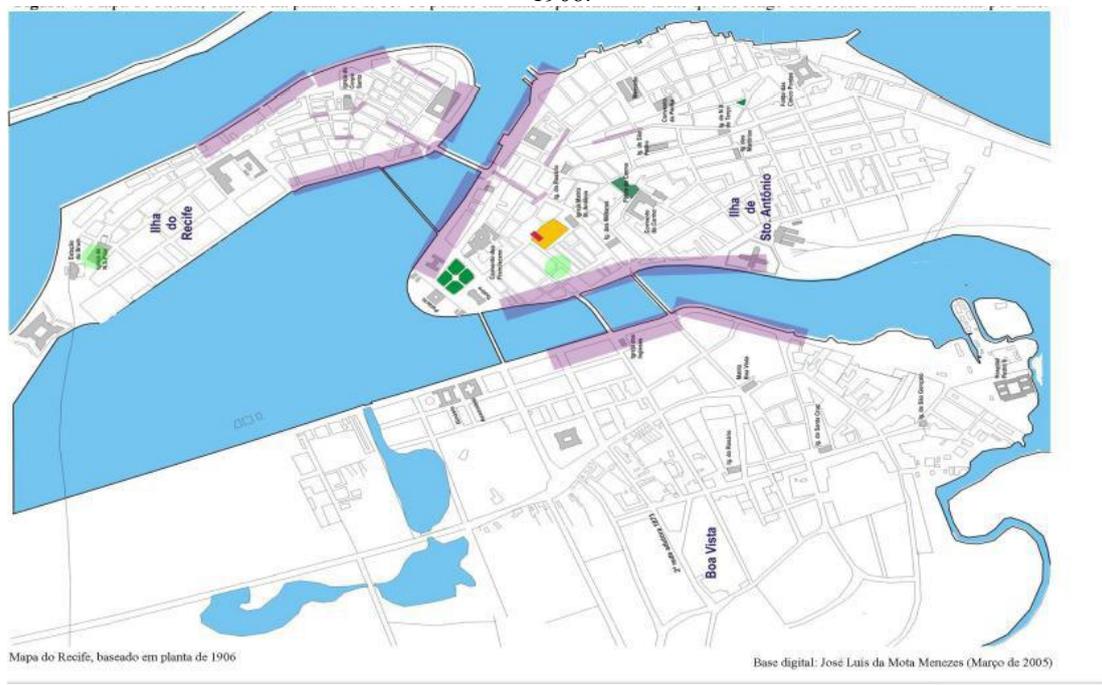
Difícil é imaginar o que era aquele lugar. Toda a sorte de excrementos ali derramados. O chupa era o limbo. O “fora” do Recife. O outro lado. De tanto descaso, o lixo levaria a doenças. Era isso o que dizia a publicação “aterros com lixo”, veiculada em 1947.

SD 105: “**O lixo quer dizer mosca e a mosca quer dizer tifo**. Com a conivência da prefeitura estão se criando na cidade focos disseminadores de tifo. Como é possível admitir uma coisa dessas? Pois não é bastante que Recife seja a cidade, por excelência, da tuberculose e da mortalidade infantil? Também **querem que sejamos a capital do tifo?**”

Numa crítica ferrenha à parca limpeza urbana recifense, o jornalista do DP faz importantes conexões sobre a situação de higiene e de adoecimento. Também cabe analisar o título da matéria, a fim de recordar que boa parte do Recife foi aterrada com lixo, como afirma Santos (2009, p.115):

O despejo de lixo em alguns pontos da cidade acabou servindo para aterrar áreas alagadas, como o aterro que serviu de local para a construção da Casa de Detenção, inaugurada em 1856, desde o início dos oitocentos, a margem direito do rio Capibaribe, por trás da Rua da Concórdia servia como depósito de dejetos. Várias ruas do centro do Recife, surgiram ou foram alargadas, graças aos depósitos de detritos que se misturavam a lama nas margens dos rios Beberibe e Capibaribe (ver figura).

Figura 18: Os pontos em lilás referem-se às margens aterradas com lixo em mapa baseado na planta de 1906.



Fonte: Santos (2009) com planta base de José Luis da Mota Menezes (2005)

Ainda conforme a autora, a Câmara definiu lugares em que era permitido jogar lixo desde os anos 1840. O Chupa não estava nessa lista, é possível admitir, porque era proibido despejar imundícies em locais onde passasse o rio. A autora afirma, ainda, que o hábito de atirar o lixo de suas casas em via pública não cessaria com a normalização dos locais apropriados para o serviço. “A falta de recursos limitava a fiscalização. Dessa forma, matérias fecais e outros tipos de detritos continuavam sendo colocadas nos locais proibidos” (SANTOS, 2006, p. 113). Mais de 50 anos depois desta definição, o Recife ainda amargava tomado pela sujeira e o Cais do Chupa era um dos representantes mais ferrenhos desta imundície, segundo o DP.

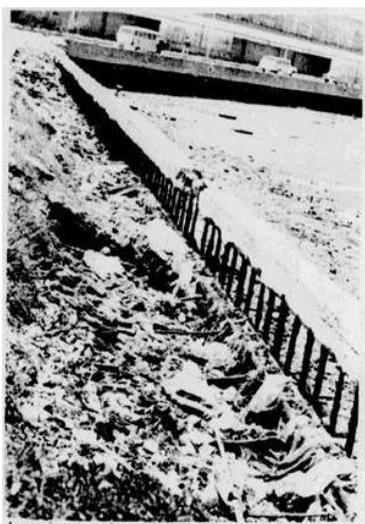
E a falta de higiene ainda acompanharia a região por muito tempo. Em publicação de 1964, funcionário do Instituto do Açúcar e do Alcool criticava a sujeira nas calçadas, dificultando o seu trabalho.

SD 106: O ofício do Superintendente de Armazéns do IAA esclarece que a presença dos seus funcionários nos citados armazéns está se tornando **impossível**, pela **falta de condições de higiene** ali existentes, pois as calçadas vêm servindo de **depósito de detritos, aves e animais mortos em decomposição**, exalando **cheiro insuportável**.

Novamente, passados tantos anos, a região ainda era citada pelo cheiro pútrido que oferecia. Para trabalhadores, a função era impossível. Quem por ali passaria, sabendo de todos esses problemas, a menos que fosse totalmente necessário?

E nem só de lixo viveu o Cais. Será? Nos anos 1981, a destruição da região se deu por conta da erosão marinha, que levantou o solo da Avenida Engenheiro José Estelita (figura 19).

Figura 19: Fotografia mostra erosão marinha na Avenida Engenheiro José Estelita



Fonte: Diário de Pernambuco (1981)

O que chama a atenção na matéria, além, é claro, de se saber que, construído numa área de aterro, de solo mole, a possibilidade de erosão marinha deveria ter sido calculada - se se houvesse interesse, cremos - são as sequências a que destacamos a seguir:

SD 107: As cavidades que estão sendo formadas abrigam **grande quantidade de ratos**, e à noite os pescadores se divertem matando-os enquanto aguardam maré propícia [...]

SD 108: Nas imediações do posto de gasolina, o buraco formado pela erosão junto às amuradas de sustentação da pista está servindo de **depósito de lixo**, pois até puxadores de carrocinhas da Prefeitura ali despejam entulhos retirados da Praça do Complexo da Cabanga.

Embora a discussão aqui seja o problema do deslocamento da pavimentação fruto da erosão marinha, novamente a região se torna depósito de lixo e lugar de imundície. Ou nunca havia deixado de ser? Nos questionamos. A propósito, em 1983, uma nota dava conta de novo afrouxamento na pista, fruto de erosão marinha. Descuido ou desinteresse?

5.1.5. Esportes

Foram classificadas no eixo temático “Esportes” as SDs que se referiam ao Cais José Estelita ou aos seus arrabaldes como espaço para a prática de atividades esportivas diversas. A primeira citação encontrada nesta análise deu-se no ano de 1935, com a notícia de uma partida de pólo aquático que seria realizada na “Bacia de Santa Rita⁴⁷” com acesso pela Praia do Chupa. Já em 1938, as tratativas estavam adiantadas para as competições de moto club no areal do Pina, A chamada “corrida do deserto” ocorreria na areia solta da área do “futuro” aeroporto, nas imediações do Chupa.

Com a chegada de 1950, as competições aquáticas naquela região ganham espaço no DP. A Federação Aquática Pernambucana promoveu, por exemplo, uma regata na Bacia do Pina:

SD 109: Os aficionados poderão assistir magnificamente ao desenrolar das disputas ou da Ponte do Pina ou **ao longo da Praia do Chupa**.

Assim, aquele espaço, que era de afastamento, poderia também ser de inclusão - ainda que durante o dia somente, quando ocorriam as regatas. Esta citação, porém, não era presente nos textos anteriores, nos quais propusemos que o jornal apontava o necessário afastamento das pessoas daquele lugar, é preciso deixar explícito. Vejamos outros exemplos de acontecimentos esportivos na região.

Em abril de 1957, uma festa promovida pelo Cabanga Iate Clube, em honra do seu décimo aniversário, reuniu praticantes de iatismo e outras modalidades aquáticas, como podemos ver em:

⁴⁷ Possivelmente, Bacia do Pina.

Figura 20: Na foto superior, dois veleiros navegam pelo Capibaribe. Na inferior, um esportista se equilibra no que pode ser um esqui aquático.



Fonte: Diário de Pernambuco (1957)

Na legenda da imagem, consta que esse tipo de evento ocorreria aos domingos na Bacia do Pina. Já em 1968, o Cabanga, encerrou sua temporada de velas com mais uma regata, competição que se repetiria nas páginas do DP. Esta vocação para as práticas náuticas era um convite para os recifenses caminharem pela avenida José Estelita, conforme publicações analisadas, como se pode ver na sequência discursiva a seguir:

SD 110: [...] tanto os espectadores que ficarem nas dependências do Cabanga Iate Clube como os que se situarem na Ponte Agamenon Magalhães, na Avenida José Estelita, terão **ampla visão da corrida**, que terá o percurso triangular de duas voltas e um contravento.

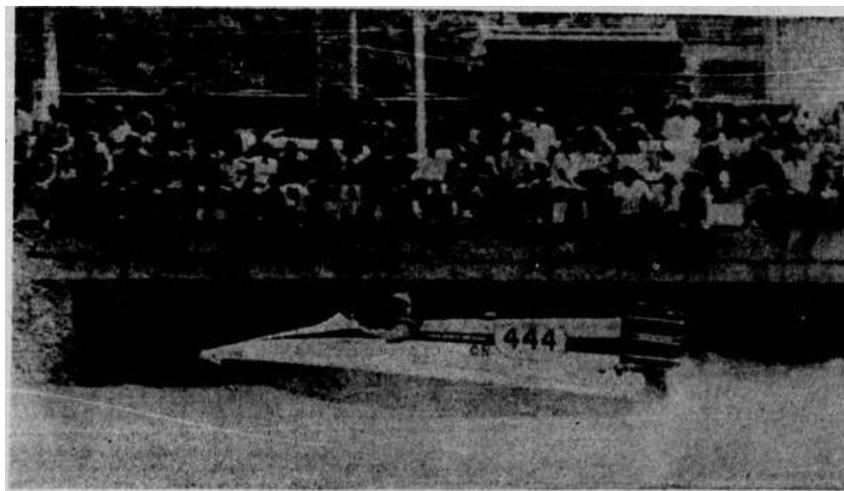
Em 1970, Nelson Barbalho publicou artigo intitulado “Meu Recife de Outrora”, no qual citava as peladas no Chupa como uma lembrança de sua infância, recordando a aptidão do lugar para mais esse esporte. Mas foram as competições aquáticas que ocorreram ao longo daquela década que destacaram o espaço, conforme vemos nas SDs a seguir:

SD 111: Foi uma vitória limpa (no bicampeonato de remo), justa e sobretudo conseguida com esforço de cada um e com os aplausos e o incentivo do **numeroso público que tomou totalmente a Avenida Engenheiro José Estelita** e comemorou, no final, a vitória do nosso estado.

SD 112: **Quase dez mil pessoas postaram-se por toda a extensão da Avenida José Estelita** para aplaudir os ases da “fórmula um” das águas”.

SD 113: Todos demonstravam satisfação com o sucesso proporcionado pelo público que **compareceu em massa ao longo da Avenida Dr José Estelita** acompanhando e vibrando a cada instante com as perícias dos pilotos.

Figura 21 : No primeiro plano, uma moto aquática desliza pelo Capibaribe. É possível ver, também, muitas pessoas à margem do curso de água.



Fonte: Diário de Pernambuco (1973)

As sequências discursivas analisadas apontam para o sucesso que foram as competições náuticas na Bacia do Capibaribe. Todas destacam a presença maciça dos recifenses por ali como uma demonstração de que o evento teve êxito, como se pode ver, também, na SD adiante, publicada em 1973:

SD 114: Confirmando o que foi anunciado, a prova **correspondeu completamente à expectativa**, constituindo-se em **absoluto sucesso**, não só para os velejadores participantes como também para o **público que superlotou todo o acostamento da Avenida Engenheiro José Estelita**.

Notemos que o jornalista falou em “superlotação” de um espaço que sequer foi mencionado ao longo dos anos analisados como digno de visitação. Talvez, pensamos, o fato de se olhar da terra para o rio, de maneira que não se perceba o entorno, mas o que acontece dentro da água, seja um dos motivos pelos quais somente a parte bonita desta história   contada quando se fala daqueles esportes. Também cabe apresentar, conforme publica o de 1974, que o próprio DP emprestou seu nome a uma dessas premia es: o Troféu Diário de Pernambuco foi entregue aos remadores. Talvez, um motivo para que somente elogios fossem rasgados aos eventos ali realizados.

Noutra publica o, a constru o de arquibancadas para que o público pudesse acompanhar tais competi es também foi apresentada como soluço para a região.

SD 115: No que se refere à avenida José Estelita, **realmente uma das mais belas do Recife**, temos uma ideia que, acreditamos, a **embelezaria e valorizaria** ainda mais. Por exemplo: no lado da maré poderia ser construída uma infraestrutura que possibilitasse uma espécie de arquibancada, de um **onde um considerável público assistiria a competições náuticas (...)**.

Dentre as marcas que destacamos dessa SD, reforçemos a beleza da paisagem, que se apresenta como complemento do próprio nome: acaso não saibam qual é a Avenida de que se fala - o que não nos estranharia, uma vez que ao longo da análise já falamos que o trecho recebeu diversos nomes - apresentar sua condição de “uma das mais belas do Recife” já seria um indicativo. Adiante, destacamos também os dizeres de embelezamento e valorização. Da ordem do repetível, as lógicas em que predominariam a função estética do espaço a fim de dar-lhe maior valorização também são evidenciadas. Por fim, o autor ad-roga por um público considerável que, segundo ele, assistiria aos campeonatos, caso houvesse investimento numa infraestrutura capaz de recebê-lo.

Uma carta publicada em 1981 lembrava esses momentos em que o espaço recebia recifenses para ver os representantes dos principais clubes da cidade desfilando sobre as águas.

SD 116: Outro atrativo [do Cais do Chupa, com sua enorme bacia de águas tranquilas] era também as renhidas disputas de water-polo na piscina-aberta (**hoje aterrada!**), ao lado da ponte giratória: uma multidão se acotovelava para assistir aos ases da natação do Sport, Náutico e Barroso;

Da carta, destacamos a proposição exclamativa. Para o leitor, encontrar aquele espaço que fora de tanta diversão transformado em aterro, era digno de exclamação. E se colocarmos em analogia os ditos sobre a região que apareceram nos demais eixos temáticos, veremos que esta verve esportista, que o leitor então lembrava, não se sobrepunha de nenhuma maneira ao terror que era divulgado pelo DP ao falar do lugar. Com isso, entendemos que a prática de esportes poderia ser uma forma de livrar aquela área da inutilização, da segregação ou da destruição. Na análise, até o momento, esta é a única função capaz de levar pessoas a romperem a barreira da marginalidade que se impunha sobre aquele trecho de areia e ir até lá para vivê-lo. Vejamos SD do mesmo ano:

SD 117: A **grande área para a prática de esportes** está incluída no projeto de recuperação da Brasília Teimosa e ficara nas proximidades do local onde existe hoje a Coroa dos Passarinhos, na margem do Rio Capibaribe, defronte à Avenida Engenheiro José Estelita.

Na última sequência analisada nesta categoria, percebemos, então, que, considerada a importância que o Esporte apresentava para aquela região, pensava-se em construir uma área para a prática de alguns deles naqueles arredores. Se o rio já se dispunha para as práticas aquáticas, que se houvesse, então, quadras e outros equipamentos para dar conta da vocação transparecida.

5.1.6. Cultura

Consideramos pertencente à categoria “Cultura” as inserções que retrataram as manifestações culturais ocorridas naquela região ou que tenham concorrido para a realização destas. Como exemplo temos publicação de 1932, que *en passant* apresenta o Chupa como sede provisória de um Maracatu e palco de sessões de pastoril, importantes manifestações folclóricas brasileiras. Bailes de carnaval também encontraram foliões naquela região ao longo da década de 1930.

Por ali também estiveram representantes da sétima arte. Em 1948, o colunista citou brevemente momento em que esteve com importantes artistas de cinema no Cais do Chupa, que pousavam no Recife em hidroaviões da PanAir. As celebrações por ali eram habituais. Em 1949, a solenidade de reinauguração de um dos armazéns foi tratada com pompas pelo DP, por exemplo. Num único parágrafo, registrou a presença de mais de 30 autoridades, devidamente nominadas e com seus cargos descritos.

Eram as visitas ilustres que marcavam mesmo a região naquela época. Em 1952, uma crônica publicada no Diário de Pernambuco recordou os momentos gloriosos em que os hidroaviões tão luxuosos para a época desciam na Bacia do Pina trazendo ao Recife artistas de renome internacional.

SD118: As notícias me trazem à mente a lembrança do Recife cinematográfico de anos atrás.[...] houve tempo em que a reportagem dos nossos jornais vez por outra estava localizando no Chupa, onde desciam entre 9 e 16 horas, os hidros da PanAir, **artistas de renome universal**.

Henry Fonda e George O’Brien foram alguns dos citados visitantes que chegaram ao Recife via Cais do Chupa. O momento já havia ficado no passado.

SD 119: A velhota da Lily Pons também engoliu poeira recifense, mas hoje **nem velhotas de Hollywood desabam neste terceiro burgo**. Deles e delas a gente apenas tem notícias através das agências telegráficas.

Apesar disso de ser lido como um passado distante, nos anos 1960, a vida cultural recifense parecia agitada. O Cabanga Iate Clube, o mesmo que propunha os eventos esportivos por ali, promovia, também, serenatas à beira do rio, bem como exposições de arte. Uma destas, flutuante, ocorreu na Coroa do Passarinho, o que, cremos, permitia um novo olhar para a região.

Já em 1983, destacamos como parte da temática “Cultura” uma reportagem de Fernanda D’Oliveira que apresenta os personagens do bairro de São José. Tendo conversado com três deles, os quais lembraram outros, a jornalista assim inicia:

SD 120: Uma cidade vive do seu presente e também do seu passado. O passado é a memória, a recordação, o exemplo. O Recife é uma cidade cheia de lembranças vivas, de pessoas que se lembram de outras pessoas, de fatos, folguedos

Uma sequencia até, de certa maneira, poética, diz muito sobre um Recife em que a memória e a história convivem juntas na lembrança e na presença viva daquilo que é. A jornalista parte disso para apresentar os personagens que contam sobre o que é e o que já foi. Um destes relembra o Pai do Chupa, figura folclórica que vivia na região que nos interessa.

SD 121: Havia, também, o Pai do Chupa, um italiano exilado que andava com um matolão nas costas, e com os dedos cheios de anéis. **Era muito sujo e não aceitava coisa alguma de ninguém. Nada se sabia sobre a sua vida.** Um dia apareceu morto no Cais de Santa Rita. Viveu muitos anos no bairro de São JOSé e morreu no início dos anos 30.

Recorde-se que um “Pai do Chupa” também fora citado em matéria de 1936, aquela intitulada “A zona que a higiene esqueceu”. Não é possível admitir se se trata da mesma pessoa, considerando a descrição: “Um homem ainda moço, robusto”, “cujo nome era Abel Oliveira de Souza”, bem como a data de morte apresentada na SD e a citação na reportagem ocorrendo na segunda metade daquela década. Outros pontos, porém, parecem ser semelhantes: “Não raspa a barba, não corta o cabelo e não toma banho”. Vejamos SD adiante:

SD 123: “Rosto cheio de barba, os cabelos compridos, a pele coberta de pó, vive este homem vestido em mulambos, e metido de manhã à noite no lixo catando algum pedaço de carvão para ir vender às

pessoas do bairro de São José. Não deixou [a reportagem] tirar o retrato. Alegou que “**ficaria sofrendo quando os olhos de todo o mundo vissem sua cara**”.

Ambas as sequências nos permitem pensar, quer se trate da mesma pessoa ou de outra que alcançou a mesma alcunha, que embora pouco se soubesse sobre a vida do Pai do Chupa, aquilo que o qualificava era a mesma sujeira presente no lugar. Seu sentimento, expresso na SD, porém, era de causar reflexão. Pensava antes no olhar do outro sobre si, o mesmo olhar de nojo que ele poderia ver materializado ao observarem onde vivia, pensamos.

Por fim, vejamos a última das categorias nas quais as SD do Diário de Pernambuco foram classificadas.

5.1.7. Política

Identificamos, ainda, algumas poucas inserções na categoria “Política”, que se devem àquelas que destacam um discurso político.

Em 1966, destacou-se na análise uma reportagem sobre Aníbal Fernandes. O jornalista, que escreveu a coluna Coisas da Cidade durante anos, no Diário de Pernambuco, foi homenageado pela passagem do seu falecimento. Na ocasião, o Prefeito do Recife citou sua relação com o Cais e as críticas dele à região como impulsionadoras de uma mudança na cidade.

SD 124: Relembrou as constantes **campanhas** sustentadas pelo antigo diretor do DIÁRIO DE PERNAMBUCO, em favor da **valorização urbanística** na Zona Sul da cidade.

Nesta sequência destacamos o entendimento de que havia uma verdadeira campanha do jornal, em nome do seu diretor, por uma mudança naquela área, e ela era assumida pelo Prefeito como um apoio à valorização daquela zona.

Já em 1970, em entrevista realizada pelo Diário de Pernambuco com o então prefeito do Recife Geraldo Magalhães tem-se a única inserção ao longo de todos estes anos que trata diretamente do Cais José Estelita⁴⁸. Na ocasião, o gestor explica suas

⁴⁸ É a única inserção que retorna da pesquisa “Cais José Estelita” como palavra-chave nos arquivos da Hemeroteca da Biblioteca Nacional

ações para o Recife, descrito como cidade-problema, no qual a medida de habitantes, era, também, o de distúrbios a serem resolvidos. Sobre o Cais, afirma:

SD: 125: Nas Cinco Pontas, por exemplo, tivemos de obras complementares: **a recuperação do Cais José Estelita, que estava destruído**; a construção de uma segunda pista; a iluminação de toda a pista, inclusive da Ponte do Pina; **indenização do galpão da Rede Ferroviária**; desapropriação de 15 casas.

Com isso, percebemos que a única citação presente na busca por “Cais José Estelita” já demonstrava a ruína - e suposta recuperação - daquela área, ainda nos anos 1970. As questões referentes aos armazéns também eram presentes, coma indenização provavelmente pela demolição de um dos armazéns para as obras viárias. De qualquer maneira, o que já se tinha era destruição.

Findo o gesto de leitura a que este trabalho se propôs, poderemos, então, apontar como este material foi disposto numa linha temporal. A análise quantitativa, que se soma às nossas considerações preliminares, forma o capítulo que apresentamos a seguir.

6. TRAÇANDO UMA LINHA TEMPORAL:

Para tornar visíveis, também, as inserções numa linha temporal, optamos por apresentar as preponderâncias temáticas ao longo das décadas, conforme a figura a seguir:

Figura 22: Preponderâncias dos temas analisados ao longo das décadas



Fonte: Imagem do autor

As publicações do ano de 1800, por serem poucas, aqui são apresentadas como um primeiro recorte temporal. Assim, nas publicações analisadas, que se localizam entre os anos de 1861 e 1881, todas as inserções estavam relacionadas ao eixo dos transportes, sendo a linha férrea a concentração deste material. Não tivemos publicações analisadas nos anos 1910. Já em 1920, 60% das publicações relacionavam-se à Polícia, especialmente em relação aos perigos daquela área, 20% tratavam da temática dos transportes e outros 20%, do Meio ambiente, sendo a sujeira da região o catalisador.

Nos anos 1930, a Polícia também foi o eixo temático mais citado, com 28% das aparições, seguido de perto pelo Meio Ambiente, que contabilizou 24% das citações. Assim, pode-se dizer que os perigos e a falta de higiene da região preponderaram

nesta análise ao longo daquele período. Com 19% cada estiveram a Ocupação urbana e o Transporte. O Esporte também foi citado em 4,75% das publicações.

Chegando à década de 1940, a predominância foi da Ocupação Urbana, num momento de crescimento da população no Recife. Assim, 40% das publicações relacionadas ao Cais e seus arredores tratavam desta temática. Transporte e cultura foram discutidos, cada um, em 20% delas, restando 10% de publicações sobre Meio ambiente e outros 10% no eixo temático policial.

Já nos anos 1950, Transporte e Ocupação urbana tiveram o mesmo número de citações, ocupando 33% do material analisado cada. Era um momento de espalhamento da cidade, com muitas obras viárias começando a ser pensadas para dar conta de um novo Recife, estando a região que nos interessa, também, no foco destas discussões. O esporte dominou 16% das publicações, e Polícia e Cultura somaram 8,3% cada.

Os anos 1960 vieram para colocar a ocupação urbana no topo dessa discussão. Metade das inserções tratava dessa questão. Outros 31% relacionavam-se aos Transportes - provavelmente estes assuntos se tocavam, n'alguns momentos, embora tenhamos optado por dividi-los. Cultura abrigou 9,5% das publicações, e Esporte e Meio ambiente ficaram com 4,75% cada.

Nos anos 1970, a percepção foi semelhante: predominou o Transporte, com a inauguração de grandes obras, como o viaduto das Cinco Pontas e a própria avenida Engenheiro José Estelita. Esse eixo temático correspondeu a 45% das inserções analisadas, seguido de perto pela Ocupação Urbana, com 33% das inserções. O Esporte contou 17% das publicações e a categoria Política surgiu, então, com 4,15%.

Os anos 1980 já foram mais mesclados, sem predominâncias marcantes. O meio ambiente correspondeu a 28,5% das publicações, e os demais eixos dividiram o percentual restante de maneira igualitária.

Tanto a leitura qualitativa disposta no capítulo anterior como a quantitativa, que agora apresentamos, nos permitem entendimentos que merecem ser destacados parte a parte. Vejamos:

No que concerne ao eixo temático dos **Transportes**, é preciso dizer que a avenida, bem como a região que a comporta, conforme nosso gesto de leitura, esteve sempre relacionada seja à via férrea ou à via automobilística e esta indiretamente relacionada também aos pedestres, visto que admitia um passeio público em suas margens. A primeira, experimentou seu auge e declínio, aos olhos do Diário de Pernambuco, dos ramais às estações, mas nunca se deixou de ter uma esperança de que aquele meio de transporte, cujo remanescente seminal é o Pátio das Cinco Pontas, pudesse, ainda, voltar à pujança de outrora.

Como escoadouro de veículos, a via foi construída aos poucos, numa lentidão que não nos estranha, visto que serviços públicos costumam ser realizados desta maneira. Porém, o que destacamos é uma perceptível falta de apreço pelo lugar, seja por parte dos entes públicos como dos jornalistas que a ele se dedicaram. Se a apreciação estética da Bacia do Pina, em alguns momentos, foi o que lhe concedeu certo aprazimento, foi também a questão estética que lhe desenhou como aquilo que deve ser desprezado.

Já no que concerne à “Ocupação urbana”, destacamos a preponderância de dizeres relacionados às obras de infraestrutura viária necessárias a um Recife que somente crescia. Estando à margem do mar e de rio, seu crescimento deu-se a partir de aterros, sendo estes posteriormente transformados ou alocados a outras vias. Na leitura destas sequências discursivas destacamos, ainda, as muitas menções às aglomerações urbanas formadas por classes muito pobres, os mocambos, que se tornaram bastante criticados, especialmente por uma elite que se negava a dividir localização com eles. A localidade, aliás, próxima ao centro, também foi seguidamente explorada nas páginas do DP, uma vez que ela relacionava o trecho de que falamos ao comércio, ao turismo, à exploração imobiliária, dentre outros.

Por fim, destacamos a preponderância do atributo estético nas discussões levantadas, sendo a aparência, o visual, a paisagem, utilizados como argumentos para os mais diversos posicionamentos do DP relacionados à avenida José Estelita e arredores. Daquilo que foi possível colher nas asserções analisadas, destacamos a presença do cais como lugar a ser evitado. O perigo ali morava. Quem dele se apossasse, malfeitor era. Quem por ele passasse, colocaria a vida em risco. O cais foi descrito pelo DP, assim, como um lugar tenebroso, escuro, que encorajava crimes por suas características, sendo o abandono uma delas.

Já na categoria Meio Ambiente, analisadas as inserções, destacamos a preponderância de dizeres sobre a região do Cais José Estelita e arrabaldes, especialmente enquanto ainda se tratava da “Praia do Chupa”, como lugar de imundície, falta de zelo. Um lugar que, como disse uma das reportagens, a higiene esqueceu. Ao longo dos anos, mesmo com as mudanças ocorridas, tais como o aterro e a construção da avenida, não se pode falar que o lixo ficou para trás. Como se tomasse parte da paisagem, seguiu ano após ano sendo repercutido como parte da paisagem. O que dizer da infinidade de ratos que ocupavam os buracos da avenida e serviam de brincadeira para os pescadores, já em 1983?

Completa a análise da categoria Esporte, definimos que, pela primeira vez, a região do Cais José Estelita foi percebida como dispendo de algo de bom para a cidade, além do seu aspecto estético. As potencialidades apresentadas pelo caudaloso rio que ali se desnuda foram seguidamente apresentadas quando da realização de campeonatos diversos, bem como de apresentações de lazer na Bacia do Pina, durante muitos domingos dos anos 1970, principalmente. Ressalte-se, ainda, a importância de suas margens como arquibancadas, palanques, de onde uma multidão enxergava seus

ídolos e conhecia outros. As margens do Capibaribe eram, naquele tempo, não um lugar de despojos, de mal cheiro, de problemas de iluminação ou de desgosto. Mas espaço de fruição, de lazer, de apreciação do belo.

O Diário de Pernambuco, nesse sentido, não somente destacou em reportagens, como se esmerou em imagens que demonstrassem a presença de recifenses naquelas imediações, sempre em termos superlativos. A prova da importância dada pelo jornal àquelas competições é, então, o troféu concedido pela publicação aos esportistas que por ali competiam.

Além das muitas práticas náuticas - Remo, Vela, Polo aquático, moto aquática, dentre outros - o futebol de várzea, prática tão comum e que representa muito do Brasil, que sempre foi celeiro de grandes esportistas que iniciaram nessa modalidade, também foi citado como presente naquelas imediações.

Com relação à categoria Cultura, percebemos a região com uma importante influência dos folguedos nordestinos, tais como pastoril, Maracatu, além dos bailes de carnaval, que ainda hoje são presentes no Bairro de São José. As inserções, porém, eram superficiais, de modo que tratava-se tão somente de pontuar o local e muito menos de fazê-lo presente como lugar. A categoria Política, por sua vez, somente nos apontou a pouca expressividade da região no discurso político.

Trazemos, adiante, algumas considerações sobre o material analisado.

7. UM MODO DE (VI)VER A CIDADE - Considerações finais

Nesta investigação, partimos de uma questão ambiental posta no Brasil - mas não somente nele: a destinação de terrenos vagos, remanescentes da época da industrialização. Estes, em geral, têm servido à especulação imobiliária, especialmente quando têm atributos que possam ser vendidos como “qualidade de vida”. Interessamo-nos, especialmente, pela disputa ocorrida no Recife, que emergiu com mais força em 2014, quando da ocupação do terreno do antigo Cais José Estelita, no Bairro de São José, por um grupo de manifestantes contrários à demolição dos armazéns de açúcar que existiam ali, para dar lugar a um complexo de edifícios intitulado “Novo Recife”.

Partindo dessa problemática, percebemos que de ambos os lados da discussão, tanto os manifestantes como o consórcio de empreiteiras indicavam que seu posicionamento perante o lugar era um modo de proteger a memória da cidade. Assim, acreditando que há distintas memórias e que elas são construídas de maneiras diversas, por diferentes atores, dentre as quais o jornalismo, nos propusemos, neste trabalho, a entender de que maneira este permitiu que o recifense (re)conhecesse e/ou se (re)conhecesse no Cais José Estelita. Para tanto, optamos por trabalhar com o Diário de Pernambuco, jornal mais antigo da América Latina, por meio do qual intentamos refazer o percurso histórico de construção discursiva daquela região.

Tomamos a Análise de Discurso Pecheutiana como dispositivo teórico-metodológico. Para o gesto de leitura requerido pela AD, uma vez reunidas todas as inserções do jornal que versavam sobre aquela área ao longo de 159 anos, tempo definido a partir da disponibilidade de material online. Destas, recortamos aquelas que qualificavam aquele espaço ou nos permitiam entendê-lo. Este caminho nos retornou um corpus formado por 106 publicações, das quais recortamos 125 sequências discursivas nas quais foram destacadas marcas que apontassem para como o Cais e seus arrabaldes foram contados pelo DP.

Notamos que as asserções estavam focadas em seis eixos temáticos, quais sejam: Transporte, Ocupação Urbana, Polícia, Meio Ambiente, Esporte e outros. Os dois primeiros núcleos de sentido foram os mais recorrentes. Percebemos o cais descrito como um lugar de perigo, do qual era necessário se afastar. Somente pessoas à margem da sociedade frequentavam aquele espaço. Notamos, ainda, que o desrespeito

às noções de higiene, os problemas de trânsito e o perigo real de morte eram presenças constantes no jornal quando se falava sobre aquela região. Ademais, ainda que recebesse a alta sociedade recifense, esta olhava apenas para a paisagem formada pela Bacia do Pina, seja nos seus passeios de barco ou nas visitas aos clubes fechados da região. Quando, por algum motivo, precisavam passar ali, o cenário era descrito quase como numa guerra.

As sujidades da região também foram tema frequente do Diário de Pernambuco quando se referiu à região. A presença de lixo, descartes de ferro-velho, sujeiras de toda sorte e, conseqüentemente, o mau cheiro que exalava eram repetidos ao longo dos anos nas páginas do DP, e eram praticamente parte do lugar. Da mesma forma, as moradias pobres que se desenvolveram naquele trecho também eram citadas como empecilhos ao desenvolvimento da área, que carecia não somente de incentivos do governo, segundo as publicações, mas da retirada dos mocambos que enfeivavam a região. A sua função primeira, aliás, foi questionada durante boa parte das inserções, como se os armazéns ali construídos, bem como a avenida, o viaduto e o “passeio público” nunca houvessem, de fato, funcionado como deveriam.

Os poucos momentos de destaque positivo para a região estavam relacionados à estética do belo. A paisagem, cuja beleza nunca foi questionada pelo DP, era descrita como subaproveitada e a necessidade de uma exploração comercial - especialmente imobiliária dali - era uma constante e vem desde as primeiras citações. Houve destaque, ainda, para a região no que tange aos esportes náuticos, que eram praticados na Bacia do Pina em alguns daqueles anos. Somente este caminho levou pessoas a visitarem aquela região e verem nela algo além de um pedaço de terra à venda. Muito brevemente, o lugar também figurou como espaço de folia ou de cultura, mas as iniciativas eram poucas ou não foram bem descritas.

Por fim, admitimos que o nosso gesto de leitura sobre as publicações do Diário de Pernambuco de 1825 a 1984 contrariaram a nossa hipótese de pesquisa, segundo a qual admitíamos que o Cais teria atravessado diferentes ciclos ao longo dos 159 anos pesquisados, sendo lido como expectativa, no início de suas atividades; de pujança, na época áurea da exportação de açúcar; e de declínio junto com a queda das exportações. O que encontramos, porém, é que o Cais já era ruína mesmo antes de ser. Somente uma inserção ao longo destes anos citava o Cais diretamente, já nos anos 1970, e o

fazia já admitindo aquele espaço como deteriorado. Se olharmos para os seus arredores, uma vez que o Cais só foi construído nos anos 1950, e a nossa preocupação é anterior, veremos que a região, mesmo tendo a Estrada de Ferro do Recife ao S Francisco passando por ali, e considerando a sua importância para Pernambuco e para o Nordeste, nunca foi lida como um lugar de esperança, ou de poder. Sempre foi declínio, um erro, um perigo. Aquilo que é, mas não deveria ser. Ou aquilo que poderia ser, mas não é.

O objetivo deste trabalho, de compreender como o discurso jornalístico do Diário de Pernambuco sobre o Cais José Estelita, entre os anos 1825 e 1984, o instituiu como memória para a Cidade do Recife, então, apontou para uma região esquecida pelo poder público, condenada pela população e deteriorada por quem poderia dar-lhe uma destinação diferente. Desta maneira, admitimos, com toda uma construção que relega aquele espaço à exclusão, é mais fácil que se chegue ao leilão da região, como tivemos há alguns anos, e à demolição dos armazéns, como vimos mais recentemente, para a construção de arranha-céus. Era apenas uma questão de tempo.

Para que alcançássemos esta definição, foi preciso um caminho mais largo, uma vez que durante todo o período analisado o Cais José Estelita não era citado pelo Diário de Pernambuco, mesmo na época de auge do seu funcionamento. Com apenas uma citação direta, esta em 1970, num discurso político que já o descrevia como ruína, foi preciso buscar outras formas de entendê-lo. Partimos dos arredores, nos deparamos com a paisagem e abraçamos o rio que espelhava a realidade dos bairros e dos habitantes desde antes do Chupa até o Novo Recife.

Tomamos a aproximação com a Geografia Social como possibilidade de entender como um espaço se conforma em lugar. Como a paisagem determina ou é determinada. Como se dão as construções ideológicas em relação à cidade. Como e do que se constrói uma cidade, afinal! Creditamos à memória e à cultura a sobrevivência daquele espaço por mais tempo que o esperado pelos que o queriam abaixo. Demos as mãos à História nesse percurso, admitindo as sobreposições que aquele terreno viu em tantos anos, sempre dando lugar a um novo, que seria a esperança de que tudo pudesse mudar. Precisamos pensar em Política, quando entendemos que as relações escusas entre os entes públicos e privados são uma realidade antiga e perpetuada, por meio da qual se constroem e se destroem patrimônios que tanto poderiam dizer sobre quem fomos e quem queremos ser, mas que, hoje, imbricados nessas tramas sujas,

contam apenas sobre uma emulação de um sonho de “métrópole moderna higienista americana”, na qual uma pretensa qualidade de vida deve ser buscada. A qualquer preço.

Operamos com o jornalismo de modo a entendê-lo como um dos atores capazes de construir memórias e que, ao fazê-lo, assume um lugar no mundo. Os ditos do Diário de Pernambuco não são estéreis. Falam sobre uma época, um modo de (vi)ver a cidade, uma expectativa de que mundo queremos viver. E o do DP sempre foi o de usufruto daquela área por quem de direito: a elite que por ali cruzava em seus automóveis única e exclusivamente na impossibilidade de fazê-lo de lancha, deixando para longe o que fosse passível de exclusão.

O DP ensinou os recifenses a olhar para aquela área como o que não era. Consequentemente, de algum modo, permitiu às empreiteiras que seu discurso messiânico de transformar aquele trecho em um éden tivesse mais força nos dias atuais. Esqueceu de dizer que a promessa não valia para todos. Aliás, não enxergou que há um “todos” e que somente uma ínfima parte deste é capaz de acessar o paraíso prometido pelo Novo Recife e pelos governos com os quais negociam - as empreiteiras e os jornais. E utilizamos a palavra “negociar” para destacar exatamente que o fator econômico é retumbante nessas discussões. As empreiteiras, não raro, são as principais anunciantes dos jornais. Embora não tenhamos nos detido a esse assunto nesta investigação, não é difícil entender o porquê de, naquele primeiro momento de ocupação do terreno, os jornais tenham preferido criminalizar qualquer movimento contrário. Um jornalista que tenha estado numa redação pernambucana, como eu estive, conhece esses meandros.

Este trabalho, acreditamos, contribui para o entendimento do discurso jornalístico como construtor de uma realidade social. A partir desta proposta “arqueológica” podemos admitir que em tantos anos o jornalismo construiu a entrega do terreno ao Novo Recife (ou a qualquer outra empresa que assim o negociasse), o descrevendo como algo indigno, deplorável, desmerecendo sua presença. Para que, então, desprovido de qualquer sacralidade, pudesse ser tomado sem dificuldades. Um jornalismo que buscasse a emancipação da comunidade cobraria que o poder público recuperasse o terreno como tesouro. Do mesmo modo como embevecia-se ao descrever as margens de água noutros países, iria querê-la aqui. Permitiria ao

recifense reconhecer o terreno como parte da cidade e reconhecer-se nele, não transferindo a contemplação de uma paisagem tão genuinamente pernambucana às mãos dos mesmos latifundiários. Um jornalismo que assumisse o compromisso requerido pela especialidade ambiental, de buscar a justiça social, provavelmente teria ajudado a dar àquele lugar uma destinação diferente. Ou, ao menos, teria permitido à população pensar sobre outras possibilidades, algo que sempre lhe foi negado. O próprio conhecimento sobre a existência e a posterior vacância daquele trecho nunca foram agendados pelo jornalismo. A negação, a exclusão, o silenciamento também foram (des)construtores daquela realidade.

Terminamos esta tese no meio de uma pandemia. A alta transmissibilidade do vírus Sars-CoV-2 exigiu *lockdown* em muitos países. Quarentena, isolamento e distanciamento social são assuntos recorrentes nos dias atuais. A expressão de ordem atual é “Fique em casa”. Nesse sentido, e tomando a análise a que nos debruçamos ao longo dos últimos quatro anos, é impossível deixar de pensar que ficar em casa é impossível para muita gente. Falta moradia. E isto não se dá por falta de terrenos livres para a construção, mas por ainda admitirmos a existência de latifúndios (urbanos ou não) e por admirarmos a acumulação como uma necessidade dos nossos tempos. Vejamos o déficit habitacional de que falamos lá no início, e a quantidade de moradias vazias. Pensemos a exclusão dos mocambos, a retirada de moradores para a construção de uma cidade possível para poucos. A gentrificação que toma os nossos centros. O apoio à construção de arranha-céus de alto padrão para quem já tem outras tantas moradias, garantindo a estes - e somente a eles - o usufruto de uma paisagem que poderia ser realmente de todos.

Admitimos, com isso, que esta tese contribui para que pensemos o jornalismo com um papel muito maior que o de prover uma informação fragmentada que será esquecida amanhã. Existe uma construção discursiva que vai sendo cristalizada à medida em que se repetem e se reforçam dizeres. Esta construção, a de uma memória discursiva, permite que lugares, pessoas, objetos, sejam estabelecidos ou esquecidos, sacralizados ou profanados, e estes dizeres, constituídos como realidade, uma vez que o jornalismo tem a verdade como um dos seus pilares, se materializam socialmente em forma de ações. E é entendendo esta potencialidade, enxergando a práxis jornalística como uma narrativa e não somente como um fragmento dissociado, que poderemos, na nossa prática, abordar os diferentes assuntos que a atividade nos

propõe de maneira holista, conectada com a realidade social e com os demais seres, de maneira a superar a segregação que marca o contemporâneo.

O jornalismo necessita tomar parte dessas discussões. E o jornalismo ambiental merece apossar-se do cinza como parte de si, tanto como o verde ou o azul. As questões relativas à vida na cidade, que teimamos em dissociar, chamando de socioambiental, são, por definição, questões de ambiente. O social é ambiental e não um resquício dele. Com esta investigação propomos que essas fronteiras sejam ainda mais borradas, visto que todo um ambiente está sendo impactado por essas decisões que foram, em boa parte, construídas nas páginas do jornalismo diário, infelizmente, mantenedor do estado das coisas quando estas beneficiam a quem lhes paga os anúncios.

Para outras pesquisas derivadas desta, ou com interesses semelhantes, indicamos a análise do assunto nos anos seguintes, culminando com o momento da ocupação, mas também depois dele, se estendendo até a demolição dos armazéns e o início das construções. Pensamos, ainda, que é possível constituir uma leitura robusta sobre o assunto somando a este a narrativa acerca de outros Cais no Brasil ou mesmo em analogia com outras regiões semelhantes em países como Espanha e Argentina, que são representativos destas dinâmicas, entendendo que as conexões permitem um conhecimento ainda mais aprofundado da temática.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Fernando Aureliano de. **Para além do concreto armado**: os embates da implementação do Parque Dona Lindu. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

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

AZEVEDO, Ana Paula Da Silva. **A urbanização como estratégia do biopoder e a resistência dos movimentos sociais urbanos**: entre Movimento #Ocupe Estelita e novos Recifes. Dissertação. Programa de Pós-Graduação em Direito. Universidade Federal de Pernambuco, 2017.

BACCHETA, Víctor L. Ciudadania Planetaria. In: **El periodismo ambiental**. Montevideo: International Federation of Environmental Journalists, 2000. 18-21.

BARBOSA, Virgínia. Augusto Lucena. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar>>. Acesso em 21 de outubro de 2019.

BATISTA, Micheline Dayse Gomes. **Entre a rede e a comunidade**: interação e comunicação nos grupos do Facebook – o caso do Direitos Urbanos | Recife. Tese de doutorado. Programa de pós-graduação em Sociologia. UFPE, 2015.

BENETTI, Márcia. Jornalismo e perspectivas de enunciação: uma análise metodológica. In: **Intexto**, Porto Alegre: UFRGS, v. 1, n. 14, p. 1-11 janeiro/julho 2006.

BERNARDINO, Raquel Ludermir. **Recife-mercadoria e direito à cidade**: a operação urbana consorciada Joana Bezerra. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

BORGES, Jennifer dos Santos. **Terras da União – patrimônio de quem?** Sobre produção e apropriação do espaço urbano em terras públicas. Tese de doutorado . Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento urbano. Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

BORJA; CASTELLS. As cidades como atores políticos. Revista novos estudos, n45 CEBRAP. . Tradução Omar Ribeiro Thomaz. 1996. p-152-166

BOSSÉ, Mathias Le. “As questões de identidade em Geografia Cultural: algumas concepções contemporâneas”, In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. (Orgs.). **Paisagens, textos e identidade**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004, p. 157-179.

BOSI, Ecléa. Memória da cidade: lembranças paulistanas. **Estudos avançados** [online]. 2003, v. 17, n. 47. Pp. 198-211.

BOURDIEU, Pierre. **Sobre a televisão**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. *Identidade e etnia: construção da pessoa e resistência cultural*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

BRASIL. **Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek**. Serviço de documentação da Presidência da República: Rio de Janeiro, 1958.

BRASIL. Lei nº 11483, de 31 de maio de 2007. **Revitalização do setor ferroviário**. Brasília, DF.

CAPRA, F. **As conexões ocultas: ciência para uma vida sustentável**. São Paulo: Cultrix, 2003.

CAVALCANTI, Davi Barboza. **Redes sociais virtuais como instrumentos de mobilização política: uma análise do grupo “Direitos Urbanos/Recife” no Facebook**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-graduação em Sociologia. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016.

CAVÉM, Mara. **Centros históricos contemporâneos: mudanças de perspectiva na gestão – caso de estudo de Lisboa e Bruxelas**. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana, Planejamento Regional e Local. Universidade de Lisboa, 2007

COURTINE, J. J. (1999). O Chapéu de Clémentis. Observações sobre a memória e o esquecimento na enunciação do discurso político. In: INDURKY, Freda. (org.). **Os múltiplos territórios da análise do discurso**. Porto Alegre: Editora Sagra Luzzato.

DA SILVA FILHO, José Renato. **A apropriação da estética ambiental na cidade do Recife** : uma análise das comunidades de exclusão socioambiental. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e meio ambiente. UFPE, 2009.

DIARIO DE PERNAMBUCO. **Um jornal com mais conteúdo**. Disponível em <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/diretodaredacao/2016/03/01/um-jornal-com-mais-conteudo/>. Acesso em 18 de novembro de 2018

DIARIO DE PERNAMBUCO. **O jornal dos pernambucanos**. Disponível em <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/diario190anos/index.php/2016/11/08/o-jornal-dos-pernambucanos/>. Acesso em 18 de novembro de 2018

DUARTE, E. Desejo de cidade – múltiplos tempos, das múltiplas cidades, de uma mesma cidade. In: PRYSTON, A. (Org). **Imagens da cidade: Espaços urbanos na comunicação e cultura contemporânea**. Porto Alegre: Sulina, 2006.

FERRARA, Lucrécia D’ Allesio. Cidade: meio, mídia e mediação. In: **MATRIZES**, N. 2, abril, p. 39-53, 2008.

FRANCISCATO, Carlos Eduardo. **A fabricação do presente: como o jornalismo reformulou a experiência do tempo nas sociedades ocidentais**. São Cristóvão (SE): Editora UFS/ Fundação Oviedo Teixeira, 2005.

FREIRE, Maria Emilia Lopes. **Patrimônio Ferroviário: por uma compreensão da sua lógica funcional**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em desenvolvimento urbano. UFPE, 2015.

FREYRE, Gilberto. **Guia prático, histórico e sentimental da cidade do Recife**. São Paulo: Graal, 2005.

FUNDAJ. Matadouro de Peixinhos. Disponível em http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=706&Itemid=192. Acesso em 30 de novembro de 2019

GALLOIS, D. T. “Terras ocupadas? Territórios? Territorialidades?”, In: RICARDO, Fany (Org.) **Terras Indígenas e Unidades de Conservação da Natureza**. O desafio das sobreposições territoriais. São Paulo: Instituto Socioambiental, 2004, p. 37-41.

GASPAR, Lúcia. São José (Recife, bairro). **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 21 de outubro de 2019.

GIRARDI, Ilza; MASSIERER, C; SCHWAAB, R. Pensando o jornalismo ambiental na ótica da sustentabilidade. **UNIrevista** (UNISINOS), v. 1, p. 1-12, 2006.

GOMIS, Lorenzo. **Teoria del periodismo**: cómo se forma el presente. Barcelona: Paidós, 1991.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Geografiska Annaler**. Tradução: Luis octavio da Silva e Micaela Krumholz. 1989

HARVEY, D. **Spaces of hope**. Edinburgh university Press: Edinburgh, 2000.

HOBSBAWM, Eric. Sobre História. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

IBGE. Cais do abacaxi. Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=440553&view=detalhes>. Acesso em 22 de setembro de 2019

KOVACH, Bill; ROSENSTIEL, John. **Os elementos do jornalismo**. Tradução de Wladir Dupont, 2 ed. São Paulo: Geração Editorial, 2004. Título original: *The elements of Journalism*.

LEFEBVRE, Henri. **Critique de la vie quotidienne**. Vol. II: Fondements d’une sociologie de la Quotidianneté. L’Arche Editeur: Paris, 1961

LEFEBVRE, Henri. **La vida cotidiana en el mundo moderno**. Aliança Editorial: Madrid, 1972.

LEFEBVRE, Henri. **De lo rural a lo urbano**. Barcelona: Ediciones Península, 1978 [1970]. Capítulo 5 – “Introducción a la psicología de la vida cotidiana” (p. 85-102).

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008 [1972]. Capítulo “O espaço” (p. 36-57).

LEFEBVRE, Henri. **La producción del espacio**. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013 [1974]. Capítulo 2 – El espacio social (p. 125-216).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frías. São Paulo: Centauro, 2001. 143 p. Título original: Le Droit à la Ville.

LINDÓN Viloría, Alicia. “Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana”, In: **Veredas**. Revista del pensamiento sociológico. México: UAM, nº 8, 2004, p. 40-60.

MARCONDES, Ana Cláudia Jorge. **Sedimentologia e morfologia da Bacia do Pina, Recife-PE**. Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geociências. UFPE, Recife, 2009.

MARCO ZERO. Dívidas de R\$ 346 milhões de IPTU expõem abandono e cobiça no Centro do Recife. Disponível em <http://marcozero.org/dividas-de-r-346-milhoes-de-iptu-expoem-abandono-e-cobica-no-centro-do-recife/>. Acesso em 26 de julho de 2019.

MITTMANN, S. Discurso e texto: na pista de uma metodologia de análise. In: LEANDRO FERREIRA, Maria Cristina; INDURSKY, Freda. (Org.). **Análise do discurso no Brasil: mapeando conceitos, confrontando limites**. São Carlos: Claraluz, 2007, p. 153-162.

MENDONÇA, Adriana, S. **Grandes Projetos Urbanos e Gestão Pública: A Área Portuária do Recife**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano. UFPE, 2014.

NASCIMENTO, Luiz do. História da Imprensa de Pernambuco (1821/1954). Vol. I Diário de Pernambuco 2.a Edição Imprensa Universitária. Universidade Federal de Pernambuco Recife, 1968.

NASCIMENTO, Alexandre Sabino do. O novo Recife: Identidade, espaço, cultura e as tramas do processo de requalificação e gentrificação de sua área central. In: **Revista Eletrônica E-metropolis..** Rio de Janeiro, 2014

NASLAVSKY, Guilah. “Cidade do Recife (1920-2011): nos rumos da modernidade. In: Os céus como fronteira: a verticalização no Brasil”. São Paulo: Grifo, 2013, pp. 250 a 277.

NORA, Pierre. Entre Memória e História: A Problemática dos Lugares. Tradução: Yara Aun Khoury. In: **Projeto História** n.10. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História do Departamento de História. São Paulo, 1993.

NOVO RECIFE. Disponível em <http://www.dev.agenciairis.com.br/novorecife/dez-motivos-que-mostram-por-que-o-novo-recife-sera-bom-para-a-cidade/>. Acesso em 18 de maio de 2019.

NUNES, Sandra Marília Maia. **Planejamento urbano no Recife: futuro do pretérito**. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. UFPE: Recife, 2015.

ORLANDI, Eni Puccinelli. **Análise de Discurso: princípios & procedimentos**. 8. ed. Campinas: Pontes, 2009.

ORTIZ, Renato. Um outro território. Ensaio sobre a mundialização. São Paulo: Olho d'Água, 2005.

- PARK, Robert . **On Social Control and Collective Behavior**. Chicago, 1967.
- PATRIOTA, K. TURTON, A. Memória discursiva: sentidos e significações nos discursos religiosos da TV. **Revista Ciências e cognição**. Vol 1. Rio de Janeiro, 2004.
- PÊCHEUX, M. **Papel da Memória**. IN: Papel da Memória. Pierre Achard et al. Tradução: José Horta Nunes. 1ª edição. Campinas, SP: Pontes, 1999, p.49-50.
- PESAVENTO, S. J. A cidade como palimpsesto. **Esboços** (UFSC), Florianópolis, v. 1, n.11, p. 25-30, 2004.
- PESAVENTO, S.J. Cidade, espaço e tempo: reflexões sobre a memória e o patrimônio urbano. In: **Fragmentos de cultura**. Goiânia, v.14, n.9, set. 2004.
- PONTUAL, Virgínia. **O antigo e o moderno no Recife**: As práticas e a construção de identidades urbanísticas. In: Anais do XII Encontro Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém:2007, 30 p.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993 [1980]. 3ª parte, capítulo 1 – “O que é o território?” (p. 143-163).]
- RECIFE. Projeto de lei da vereadora Marília Arraes. Disponível em http://www.mppe.mp.br/siteantigo/siteantigo.mppe.mp.br/index.pl/clipagem20111612_mariliahtml.html. Acesso em 13 de novembro de 2018.
- RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Tradução: Alain François [et al]. Campinas, Editora da Unicamp, 2007.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SANTOS, Ana Renata S. . Renovação Urbana ou Restauo Urbano? O Pátio Ferroviário das Cinco Pontas em Recife.. In: VI Colóquio Latino Americano ? sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial, 2012, São Paulo. **Anais do VI Colóquio Latino Americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial**, 2012.
- SANTOS, Caroline Gonçalves dos. **A financeirização do capital imobiliário e os grandes projetos urbanos**: implicações na produção do espaço urbano contemporâneo em Goiana e em São Lourenço da Mata na Região Metropolitana do Recife. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento urbano. UFPE, 2017.
- SANTOS, A. **As opiniões de Carlos Frederico Vidal, novo dono do Diario de Pernambuco**. Disponível em <<https://marcozero.org/as-opinioes-de-carlos-frederico-vital-o-novo-dono-do-diario-d-e-pernambuco/>>. Acesso em 12 de abril de 2019.
- SAQUET, Marcos Aurélio **Por uma Geografia das territorialidades e das temporalidades**: uma concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial. São Paulo: Outras expressões, 2011.

SCHMID, Christian. “A teoria da produção do espaço em Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional. São Paulo: **GeoUSP**, nº 32, p. 89-109, 2012.

SEIXAS, L. **O que é jornalismo?** É possível entender através dos gêneros. Entrevista realizada com o professor José Marques de Melo em Gêneros Jornalísticos, 26 de abril de 2008. Disponível em: <http://www.generos-jornalisticos.blogspot.com>. Acesso em 20/10/2019.

SEMPRINI, Andrea. Etnia, individualismo e espaço público. In: **Multiculturalismo**. Bauru: EDUSC, 1999. p. 97- 127.

SILVA, Eduardo Duarte Gomes da. Dimensões estéticas e políticas dos desejos de cidade: o humanismo de pequenas solidões. **Revista Galáxia**, São Paulo, n. 20, p. 178-187, dez. 2010.

SINDIPEÇAS. **Estudo da frota circulante brasileira**. São Paulo, Sindipeças, 2008

SIQUEIRA, Camila F.; BENETTI, Márcia. A fenomenologia da memória e o “homem capaz” do jornalismo. In: **Anais do XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação - INTERCOM**. Intercom: Rio de Janeiro, 2015.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. Tradução: Daniel de Mello Sanfelici. In: **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 21, pp. 15 - 31, 2007.

SOLÀ-MORALES, I. **Territórios**. Tradução: Igor Fracalossi. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo: porque as notícias são como são**. Florianópolis: Insular, 3 ed. Ver. 2012.

UNESCO. **Frevo**. Disponível em <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/intangible-cultural-heritage-list-brazil/frevo/#c1415508>. Acesso em 15 de setembro de 2019.

UNITED NATIONS. **World urbanization prospects 2018: highlights**. United Nations: New York, 2018.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: VIII Encontro Nacional da Anpur, 1999, Porto Alegre. **Anais eletrônicos**, Porto Alegre: PROPUR – UFRGS, 1999.

VERAS, Lúcia Maria de Siqueira Cavalcanti. Paisagem-postal: a imagem e a palavra na compreensão de um Recife urbano. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. UFPE: Recife, 2014.

WEBER, Max. A dominação não-legítima (Tipologia das cidades). In: **Economia e sociedade**. Fundamentos da sociologia compreensiva. Vol II. Brasília: Editora UNB, 2004.

ZMITROWICZ, W. ; BOMFIM, Valéria Cusinato . A metrópole de São Paulo e a presença acentuada dos espaços edificados vazios na área central. In: Ariovaldo

Umbelino de Oliveira; Ana Fani Alessandri Carlos. (Org.). **Geografia das Metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006, p. 263-276.

