

Intervenção urbana e uso do solo na Zona Sul do Recife: análise sobre as transformações urbanas dos bairros do Pina e Boa Viagem

Urban intervention and land use in the area south of Recife: analysis of the urban transformations of the neighborhoods Pina and Boa Viagem

Cleiton Ferreira da Silva

Doutorando em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação
em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco (PPGEO/UFPE)
cleitonf4@yahoo.com.br

Artigo recebido para revisão em 07/05/2015 e aceito para publicação em 30/07/2015

Resumo

Ao longo dos últimos cinquenta anos, diversas cidades brasileiras sofreram um processo intenso de crescimento urbano, decorrente, principalmente, dos investimentos econômicos e industriais, tanto privados como estatais, além do próprio crescimento populacional. O resultado é que alguns desses espaços tornaram-se o *locus* do desenvolvimento e, ao mesmo tempo, da exclusão urbana, desencadeando uma série de contradições socioespaciais. O trabalho objetiva analisar de que forma ocorreu o processo de uso e ocupação do solo urbano e as consequentes políticas de intervenção desencadeadas sistematicamente nos bairros do Pina e de Boa Viagem, especialmente em sua orla, mostrando como estes processos resultaram em implicações negativas para o ambiente costeiro praiado.

Palavras-chave: Urbanização, Uso do Solo, Projetos Urbanos, Implicações Ambientais.

Abstract

Over the last fifty years, many Brazilian cities have an intense process of the urban growth, mainly due to economic and industrial investments, both private and state, besides themselves population growth. The result is that some of these spaces become the *locus* of development and at the same time, urban exclusion, triggering a series of contradictions sociospatial. The study aims to analyze how was the process of use and occupation of urban land and the consequent intervention policies systematically unleashed in the neighborhoods Pina and Boa Viagem, especially in its edge, showing how these processes resulted in negative implications for the coastal beach environment.

Keywords: Urbanization, Land Use, Urban Projects, Environmental Implications.

1. INTRODUÇÃO

Analisar como estão dispostas as principais cidades brasileiras, é uma tarefa de suma importância na contemporaneidade, seja do ponto de vista organizacional, social ou mesmo urbanístico, sobretudo as cidades costeiras, uma vez que essas recobrem uma significativa extensão do território nacional, possuindo inclusive, metrópoles importantes.

Do surgimento dos primeiros ciclos econômicos em meados do século XVI até a época atual, o Brasil obteve um crescimento substancial no processo de urbanização, especialmente quando nos referimos ao desenvolvimento industrial das seis últimas décadas.

Para termos uma idéia do crescimento exponencial, a título de exemplo, em 1940 a população urbana era de 26,3% do total; em 2000, essa população representava 81,2% (IBGE, 2000). Tais características estão relacionadas às transformações estruturais ocorridas no Brasil no meio urbano nos últimos anos, tais como: intenso processo de industrialização, investimento nas indústrias de base e incremento da tecnologia no meio rural. Portanto, nas últimas décadas os espaços urbanos conheceram um crescimento vertiginoso de sua ocupação territorial.

Paralelamente a isto, estas cidades experimentaram uma série de transformações estruturais, seja de ordem econômica, social e urbana no uso do solo. Entretanto, as mudanças no espaço urbano não foram suficientes para solucionar ou minimizar os problemas decorrentes do adensamento excessivo nas grandes metrópoles brasileiras, pois é verificado na atualidade, que as principais cidades do país apresentam-se cercadas por vários problemas econômicos, sociais e ambientais, resultado de um crescimento desordenado e concentrador no respectivo espaço.

Assimilar estas características é de grande importância para se entender quais elementos foram determinantes para a organização espacial da área estudada, uma vez que este é modelado de acordo com as especificidades dos agentes sociais, caracterizando-se por estratificações e/ou contrastes: “O espaço e a estrutura urbana são puras expressões transparentes da intervenção dos atores sociais” (CASTELLS, 2000).

À luz destas características mencionadas anteriormente sobre o espaço urbano, foi estabelecido um recorte espacial nos bairros do Pina e de Boa Viagem, zona sul do Recife, para tentar compreender como ocorreu o processo de urbanização ao longo dos anos, especialmente na orla marítima, uma vez que esta área sofreu intensas transformações, por parte de diversos agentes: seja de ordem pública, através das políticas de intervenções, como construções e alargamento de avenidas, bem como dotação de infra-estrutura, ou mesmo, de ordem privada, fato caracterizado pela intensa especulação imobiliária, além do desenvolvimento de projetos urbanísticos comerciais e/ou residenciais por exemplo, resultando, desta forma, numa série de implicações de ordem social, e, principalmente, ambiental como o desrespeito à Legislação vigente.

Diante desse contexto, o presente trabalho permite investigar sobre estes questionamentos a partir da apropriação e uso do espaço urbano dos bairros supracitados, sobretudo no que toca as suas orlas.

2. BREVES COMENTÁRIOS SOBRE O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO BRASILEIRA

Historicamente, a ocupação brasileira se concentrou basicamente na zona costeira, em virtude da implantação das atividades econômicas, seja inicialmente na exploração do pau-brasil até

meados de 1530, seja no cultivo da cana-de-açúcar nos anos seguintes¹ (PRADO JÚNIOR, 1994). O resultado foi um intenso processo de urbanização que começou com as vilas no período da exploração canavieira, passando pela estagnação da economia agro-exportadora, até a redefinição das potencialidades econômicas com a construção das malhas ferroviárias em meados do século XX, estimulando a centralidade e o desenvolvimento econômico de grandes cidades costeiras como Salvador, Rio de Janeiro e Recife, por exemplo, (MORAES, 2007).

O Brasil só iria evidenciar um maior dinamismo urbano com as atividades nas Minas Gerais e em seguida com a produção cafeeira, especialmente no Vale do Paraíba. Este marco foi fundamental para a instalação de unidades de manufaturas e industriais no país, bem como uma maior expansão das redes ferroviárias e dos fluxos provindos desta atividade, porém, especialmente concentradas² no sudeste brasileiro.

Logo, várias cidades do sudeste e nordeste, por exemplo, em função das atividades econômicas, iriam conhecer um fenômeno intenso de crescimento demográfico, transformando o país de essencialmente agrícola para estritamente urbano na década de 1970, segundo o IBGE³. Milton Santos (2005) reconheceu dois momentos da urbanização brasileira: o primeiro se estendeu até a metade do século XX, e é caracterizado por uma urbanização de maneira pontual ou em forma de “ilhas”. No decorrer da segunda metade do século XX, iniciou-se a promoção de uma rede urbana no Brasil, condição para o desenvolvimento industrial, baseado na substituição das importações, caracterizando desta forma, a segunda fase.

O processo de industrialização no Brasil foi fundamental para a ampliação da integração territorial, ou seja, a construção de rodovias, ferrovias e de sistemas de comunicação. Paralelamente, o país iria integrar-se à mundialização do capital, baseado no capitalismo monopolista, resultado do fenômeno da globalização (SANTOS, 2005).

O fato é que as cidades brasileiras viram um processo de urbanização intenso ao longo dos anos, sobretudo nas últimas décadas, atrelado à falta de planejamento e infraestrutura adequada dos solos urbanos. As áreas verdes foram substituídas por construções e equipamentos urbanos, dando origem a diversos problemas de ordem socioambiental como o desrespeito às Leis vigentes, ou seja, a supressão de áreas de proteção ambiental e a ampliação da especulação imobiliária, por exemplo. Ao mesmo tempo, o “fracionamento” do solo nestas áreas se consolidou através da ação de grandes

¹ A produção da cana de açúcar no nordeste brasileiro, especialmente para atender o mercado europeu, baseou-se tanto na necessidade de exploração de uma atividade rentável no mercado internacional, quanto pela possibilidade de ocupação do território e sua defesa.

² Após a segunda guerra mundial, os países periféricos iriam iniciar sua industrialização em larga escala, impulsionados pela instalação de multinacionais e, ao mesmo tempo, pela internacionalização do capital em sua fase monopolista (SPÓSITO, 1991).

³ Há divergências com relação ao critério de classificação oficial do IBGE que considera cidade todas as sedes municipais existentes, independente de suas características estruturais e funcionais. Consultar Veiga (2002).

construtoras e agentes imobiliários, atraindo equipamentos e serviços públicos no intuito de valorizá-los e vendê-los.

Atuação esta que se realiza pelos grupos sociais, especialmente os corporativos, de forma desigual na cidade, criando e reforçando a desigualdade residencial que é inerente ao sistema capitalista (CORRÊA, 1995). Provocando uma verdadeira segregação espacial, na qual existe a cidade formal, com bairros ricos, dotados de infra-estrutura e equipamentos urbanos e, a cidade informal, composta por locais ausentes de equipamentos essenciais necessários para o atendimento aos moradores, como saneamento básico.

Apesar de uma facilidade maior de determinados bens e serviços serem encontrados nas cidades, eles não são acessíveis a todos, resumem-se muitas vezes, a uma pequena parcela da elite local. Isso tem aprofundado a discrepância e a formação de territórios exclusivos, como os condomínios fechados para atender as classes mais ricas. Em contrapartida, algumas áreas se caracterizam pela presença de uma população socialmente precarizada.

Muitas vezes, todas estas contradições sociais são reafirmadas pela ação do Estado, no atendimento prioritário aos interesses econômicos da especulação ou de projetos urbanos privados e a colocação em segundo plano dos interesses coletivos ou populares. São constantes a ocorrência de conflitos entre a população desatendida pelo Estado, na busca de condições dignas de vida, seja na luta pela casa, transporte ou infra-estrutura nos bairros, que dentro da lógica do capitalismo, gerencia estes conflitos com o intuito de reproduzir o capital (CARLOS, 2001).

Por outro lado, na fase atual dos mecanismos de expansão do capitalismo neoliberal, há uma contribuição intensa para novas configurações socioespaciais calcadas na celeridade dos processos de privatização, mercadificação e fragmentação dos espaços urbanos (HARVEY, 2007). Há ainda, uma relação direta na flexibilização do trabalho, dos produtos e padrões de consumo, isto é, uma ampliação do capital a nível mundial. Essas mudanças socioestruturais que foram apontadas serão sentidas profundamente no cotidiano das sociedades modernas, para descrever estas mudanças, Lefebvre (1991) sinalizou algumas características inerentes a estas mesmas transformações, chamando-a de sociedade burocrática de consumo dirigido. Para ele, esta sociedade busca incessantemente a sua satisfação através do consumo desenfreado, mas nunca é respondida, ao passo que é uma busca constante para responder a satisfação fugaz, como não é atendida na essência gera um verdadeiro mal-estar:

A satisfação generalizada (em princípio) faz-se acompanhar de uma crise generalizada de “valores”, das idéias, da filosofia, da arte, da cultura. O sentido desaparece, mas reaparece de outra forma: há um vazio enorme, o vazio de sentido, que nada vem encher, a não ser a retórica, mas essa situação tem um sentido, ou vários (LEFEBVRE, 1991 p. 89).

No que toca o planejamento urbano, as cidades se caracterizam pela adoção de um modelo racional, na elaboração de grandes projetos e planos, no aprofundamento das ligações com a economia global, além de uma ampliação com os grandes centros econômicos. Isso corrobora ainda para que haja uma redefinição dos próprios instrumentos de gestão, no intuito de aumentar a atratividade das mais variadas funções, seja no âmbito tecnológico, de infra-estrutura, de transporte e comunicações, bem como de recursos humanos capacitados à inovação da tecnologia e também de gestão das redes produtivas. Além disso, a flexibilidade institucional é fundamental para que as empresas negociassem as bases de sua inscrição espacial com os governos locais (COMPANS, 2005).

Planos de “reestruturação” e “revitalização” urbanas como reformas de zonas portuárias e projetos imobiliários através da Parceria Público-Privada (PPP), são exemplos concretos dessas intervenções. Sob o discurso do desenvolvimentismo mascaram-se as reais intenções (especulação e sobre-lucro) e as consequências destes mesmos planos do ponto de vista ambiental e social.

3. ESPAÇO URBANO E INTERVENÇÃO ESTATAL SOB O VIÉS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS: UMA ANÁLISE SOBRE O RECIFE

Compreender o espaço urbano é antes de tudo interpretar os agentes que condicionam para que ele se materialize, ou seja, os atores que viabilizam esta construção. Para Corrêa (1995), o lócus do espaço urbano é a cidade, sendo assim, o uso da terra⁴ é que vai definir as áreas de uma cidade capitalista, como o centro da cidade, as áreas comerciais e/ou residenciais, entre outras. Desta forma, o complexo uso da terra é chamado de espaço urbano. Para Dollfus (1991), o espaço urbano é definido da seguinte maneira:

É a superfície ocupada pelas cidades ou pelo menos a superfície necessária ao funcionamento interno da aglomeração. Compreendem as áreas construídas, a rede urbana de ruas, as implantações de empresas industriais e de lazer, colocados ao alcance imediato do cidadão (DOLLFUS, 1991, p. 78).

Naturalmente, estes espaços são organizados a partir dos usos exercidos pelos mais variados agentes, Corrêa (1995) destacou os agentes imobiliários, como as construtoras, os detentores dos meios de produção que se caracterizam pelos grandes proprietários industriais e comerciais, o Estado, que atua como acionistas das grandes obras públicas e de urbanização, os proprietários fundiários, como os donos das terras e, os excluídos, que são os grupos pertencentes às classes

⁴ A apropriação de terra pelo capitalista tem o intuito de lucro direta ou indiretamente. Para isso, a terra serve ou para explorar o trabalho de quem não tem terra ou serve para ser vendida a alto preço a quem dela precisa para trabalhar e não tem. O tributo cobrado pelo capitalista para o uso da terra chama-se renda fundiária ou renda da terra. A renda não existe apenas quando a terra é alugada, ela existe também quando ela é vendida, logo, alugar ou vender significa cobrar uma renda para que a terra seja utilizada (MARTINS, 1980).

desprovidas dos meios de produção, tais como: assalariados, trabalhadores informais, donas de casa, que atuam na busca de espaços mais justos no que concerne o espaço urbano (CORRÊA, 1995).

Se estes espaços são construídos de acordo com os interesses de cada grupo, conseqüentemente ele irá ser reflexo das contradições da própria sociedade capitalista. Exclusão, fragmentação, modernidade, ambientes de alta tecnologia, espaços de reprodução do capital, espaços de lutas sociais, ambientes de exclusão e exploração. Estas são algumas das premissas verificadas no tecido urbano. É desta maneira que eles se apresentam na contraditória construção do espaço urbano, como analisa Corrêa (1995):

(...) fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campos de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço. São agentes sociais concretos, e não um mercado invisível ou processos aleatórios atuando sobre um espaço abstrato. A ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica de acumulação de capital, das necessidades mutáveis de reprodução das relações de produção, e dos conflitos de classe que dela emergem (CORRÊA, 1995. p. 9).

Paralelamente, o espaço urbano sempre foi palco de intervenções do Estado, através das chamadas “políticas públicas”, no intuito de reorganizá-lo para atender essencialmente aos interesses políticos, sociais e econômicos das classes que detêm o poder econômico, em nome da modernidade e do progresso capitalista.

O Recife é uma cidade emblemática neste aspecto: localizada no Nordeste brasileiro, ela foi considerada, ainda durante o período colonial, como uma importante área de interesse comercial. A consolidação da produção açucareira, a desestruturação de Olinda e a construção de importante rota de escoamento através de seu porto em direção ao mercado europeu, fizeram com que ela se destacasse como um importante núcleo urbano.

Atrelado ao crescimento econômico e político, cresceram substancialmente, também, o número de habitantes que ligava-se direta ou indiretamente ao produto cultivado, conseqüentemente multiplicaram-se os problemas decorrentes da expansão do espaço urbano, desde os que relacionavam à falta de infraestrutura e saneamento até a ausência de moradias para a população carente que habitava a cidade. Um exemplo desta problemática é o trabalho de Leite (2007) onde apontou que “já no século XVII, com a chegada do Conde Maurício de Nassau, a precariedade dos espaços de moradia, afetava pobres e ricos, brancos e negros”.

E foi nesta condição que ela sofreria uma das primeiras intervenções de grande envergadura, durante a ocupação holandesa no Brasil. Foram construídos diversos empreendimentos urbanos na cidade como sistemas de canais, museus, jardim botânico, o palácio da Boa Vista e a ponte que fazia a ligação com a ilha do Recife (PONTUAL, 2001). Desde então, foram construídas outras

representações culturais e simbólicas para a cidade, que convergia com um discurso modernista, como avalia Pontual (2001):

Palácios, pontes, parques, museus, sistemas de canais vêm substituir a dominância das palavras associadas às defesas e conquistas militares, indicando um deslocamento das representações relativas ao desbravamento e domesticação de uma natureza exótica para um ambiente laico e mundano. O Recife passou a ter o sentido de “cidade da liberdade” (PONTUAL, 2001, p. 423).

Ao longo de todo o período colonial, Recife se caracterizou por apresentar um tecido urbano permanentemente alterado, em função do comércio, do crescimento populacional e por possuir áreas estratégicas de defesa, porém, com um contorno urbano em forma estelar ou tentacular, na qual ligava a área urbana (formada pelos bairros do Recife) às povoações suburbanas e aos engenhos na área rural (PONTUAL, 2001).

Ao final do século XIX e início do século XX surgem projetos de cunho essencialmente estéticos: criação e expansão de grandes avenidas, elaboração de parques e jardins, reformas de edifícios públicos e “revitalização” das áreas centrais, como as que aconteceram na cidade do Rio de Janeiro. É especificamente entre os períodos de 1895 a 1930, que o discurso higienista e de projetos urbanísticos ou de “melhoramentos” expande-se rapidamente pelo país. Em confluência com tal discurso, houve a criação em 1907 no Recife de um relatório que colocou em evidência a questão dos cortiços e dos mocambos, como uma questão de saúde pública.

Dois anos depois a cidade construiu um projeto moderno, na qual incluiria o saneamento de grandes áreas até então chamadas de insalubres, projeto este denominado de Plano de Saneamento do Recife (1909-1915). O alvo seriam as habitações consideradas pelo governo como desprezíveis e esteticamente deploráveis, que ocupavam essencialmente a área central, inviabilizando assim o “embelezamento” da cidade.

Atrelada à ação de despejos e desapropriações, houve a participação municipal em torno da construção de unidades habitacionais, entretanto, este período é marcado pela sua limitação diante da carência de moradias, apesar de ser considerada a primeira iniciativa do governo municipal em torno do déficit de moradias.

A Fundação da Casa Operária (FCO), criada na década de 1920 pelo Governo do estado de Pernambuco, se baseava na construção de vilas operárias, algo que já tinha sido observado em tempos anteriores, na qual abrigava os trabalhadores em torno de grandes indústrias, geralmente construídas pelos proprietários como forma de mantê-los sob “vigilância”, como as verificadas na cidade de São Paulo. É de se constatar ainda que com a FCO, apenas duas vilas tiveram relevância: Vila de São Miguel de Afogados e Engenho do Meio (SOUSA, 1990, p. 104 Apud SOUZA, 2010 p. 203).

O discurso reinante na cidade, na qual os mocambos eram moradias higienicamente deploráveis fizeram com que os governantes, adotassem uma política de remoção ou restrição dos mocambos, foi assim, durante o Governo do interventor Agamenon Magalhães, onde o lema era a modernização da cidade. Desta forma, entre 1938 e 1939, foi criada a taxa de insalubridade, através de decreto-lei, ou seja, quem habitasse em mocambos estaria obrigado a pagar uma taxa, segundo os idealizadores, uma maneira de restringir novas moradias. Já o outro decreto proibia a construção de mocambos no perímetro urbano (LEITE, 2007). Não é difícil presumir que estas ações penalizaram demasiadamente a população mais pobre da cidade que não tinha como pagar as respectivas taxas. É paralelamente a este período, especificamente entre as décadas de 1930 e 1950, que a cidade iria expandir significativamente sua mancha urbana, passando de uma mancha basicamente tentacular para múltiplas atividades e amplos deslocamentos com a construção de novas vias de circulação pelo Estado, logo, os vazios existentes entre os tentáculos passaram a ser ocupados por edificações, promovendo conflitos inclusive para com o equilíbrio ambiental⁵ (PONTUAL, 2001).

Nas décadas seguintes, particularmente entre as décadas de 1950 a 1970, a cidade iria aumentar significativamente seu contingente populacional, ao mesmo tempo em que há uma paralisação econômica na Região Nordeste, juntamente com as constantes secas, as deficiências tecnológicas e o quadro social desolador que desencadeava o processo de migração⁶. Paralelamente, este período é marcado por grandes obras desenvolvimentistas nacionais como as Usinas Nucleares de Angra dos Reis, Hidrelétrica de Itaipu, Transamazônica e a Ponte Rio-Nitéroi. No plano regional, o discurso nacional-desenvolvimentista alicerçou suas bases, porém, de maneira extremamente polarizada, como os projetos de fruticultura irrigada, construção e/ou ampliação dos parques industriais nas grandes cidades, obras de integração do nordeste com o restante do Brasil e outros países: portos, rodovias e aeroportos, além da elaboração de planejamentos de caráter regional.

O Estado teria uma ação fundamental de controle e ação territorial, logo, várias cidades seriam o lócus desta intervenção, seja na implementação de planos estruturadores, na construção de agências de desenvolvimento regional (a exemplo da SUDENE) do processo de metropolização⁷,

⁵ A partir do adensamento várias áreas de vulnerabilidade ambiental foram ocupadas, é o caso de diversas áreas de manguezal que recobrem a cidade.

⁶ Este período também marca a redefinição do papel regional, ou seja, a reafirmação da ação e controle do Estado em determinadas áreas, uma das alternativas encontradas seriam: o planejamento regional, a transformação da região indutora de potencialidades ou mesmo com características específicas e polarizadas em torno de aspectos econômicos. Exemplos clássicos são: O vale do São Francisco e as Regiões Metropolitanas, baseados nas teorias de François Perroux, John Friedman e Walter Christaller (CORRÊA, 2000).

⁷ Sobre este fenômeno consultar o texto: "Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial" de Lacerda, Zanchet e Diniz (2000). Onde identificam três fases: a primeira se deu nas décadas de 60 e 70 com um crescimento urbano extensivo, com um centro e uma periferia de forma tentacular em contínua expansão, a segunda em meados da década de 70, se intensificando na década de 80, sendo caracterizada pela substituição de antigas estruturas construídas e criação de novas áreas comerciais e, a terceira fase, já nos anos 90, reconhece o processo de migração intrametropolitano, causando segregações espaciais.

bem como de grandes projetos de intervenção urbana. Em Recife citam-se obras de mobilidade como a construção da Avenida Dantas Barreto⁸ e do Viaduto das Cinco Pontas, ambas localizadas no centro da cidade (entregues na década de 70) e as de incentivo à industrialização, através da SUDENE.

As décadas seguintes (entre 1990 e 2000) iriam inaugurar uma nova fase de estruturação e intervenção urbana no Brasil, os espaços urbanos deveriam se adequar a competitividade internacional, a racionalidade produtiva, o espírito empreendedor e a ligação com a economia global, isso ficaria evidente nos planos de gestão, cujo intuito seria de ampliar a atratividade para estes espaços urbanos (COMPANS, 2005). No Recife, criou-se um discurso gerencial, na busca de eficácia e na atratividade turística: era preciso estabelecer planos de ampliação de aeroporto e rodovias, reordenamento comercial e urbano das praias, ampliação hoteleira, plano de revitalização do Recife Antigo e capacitação dos profissionais do turismo, cita-se como exemplo tácito a segunda gestão de Jarbas Vasconcelos (1993-1996) na prefeitura do Recife, como afirma Leite:

As alianças feitas para a segunda eleição já não contemplavam tanto os movimentos sociais, e a visão sobre a cidade passava a ser mais “estratégica”, em consonância com os setores econômicos dominantes (LEITE, 2007, p. 48).

Nos anos seguintes ampliam-se o discurso desenvolvimentista, com a utilização de métodos administrativos que enaltecia a gestão racional e programada para o espaço urbano, em detrimento da promoção de uma gestão que privilegiasse a coletividade.

Em meio à promoção de grandes eventos culturais e esportivos como a Copa do Mundo 2014, sendo Recife uma das sub-sedes, fica evidente a necessidade de implementar um discurso desenvolvimentista no intuito de mascarar os reais efeitos dessas intervenções⁹, do ponto de vista socioambiental, além de reacender o discurso de “embelezamento” da cidade, com a retirada de camelôs ou de moradias precárias em áreas centrais ou de grande potencial especulativo, beneficiando grandes grupos imobiliários (CASTILHO; LEANDRO, 2012). Desta forma, Moura (2011) analisou as consequências e os impactos da implementação de grandes projetos urbanos (GPUs) na cidade:

⁸ Esta intervenção promoveu a derrubada de 400 casas no bairro, além das igrejas dos Martírios e Paraíso, ambas de inestimável valor histórico (PASSOS, 2013).

⁹ Várias obras foram realizadas na cidade e na Região Metropolitana para atender essencialmente a Copa do Mundo de 2014. Entre elas estão: ampliação e construção de rodovias, avenidas e sistema de transporte, reforma do antigo cais do porto, com a previsão de construção de hotéis, marinas, lojas e centros de artesanato, além disso, foi sancionada pelo prefeito do Recife, em meados de 2015, a lei que autoriza o projeto “Novo Recife”, que se caracteriza pela construção, em áreas de antigos galpões no centro, de 13 torres, formando um complexo com salas comerciais, flats, lojas e restaurantes de alto padrão. Essas intervenções são muitas vezes carregadas ideologicamente por um discurso de progresso, desenvolvimento e modernidade, excluindo grande parcela da população das decisões. Ver questionamentos e mobilizações realizadas por este grupo em torno do projeto: <https://direitosurbanos.wordpress.com/>

A implementação dos GPUs, indistintamente, provoca impactos na estrutura fundiária, com forte valorização imobiliária das proximidades, retenção especulativa e nenhum acompanhamento por qualquer tipo de instrumento que capture parcela da mais-valia gerada. Provoca ainda rupturas significativas e mudanças na divisão social do espaço urbano, sem qualquer preocupação socioambiental – presente meramente na retórica, com pouca importância para a escolha da localização ou o desenho do projeto (MOURA, 2011, p.14).

Portanto, muitas dessas ações baseiam-se em estudos pouco aprofundados e que em muitos casos minimizam a participação efetiva da população, tanto na discussão do projeto como na sua implementação, favorecendo muito mais a uma classe privilegiada de empreiteiras, empreendedores e consórcios.

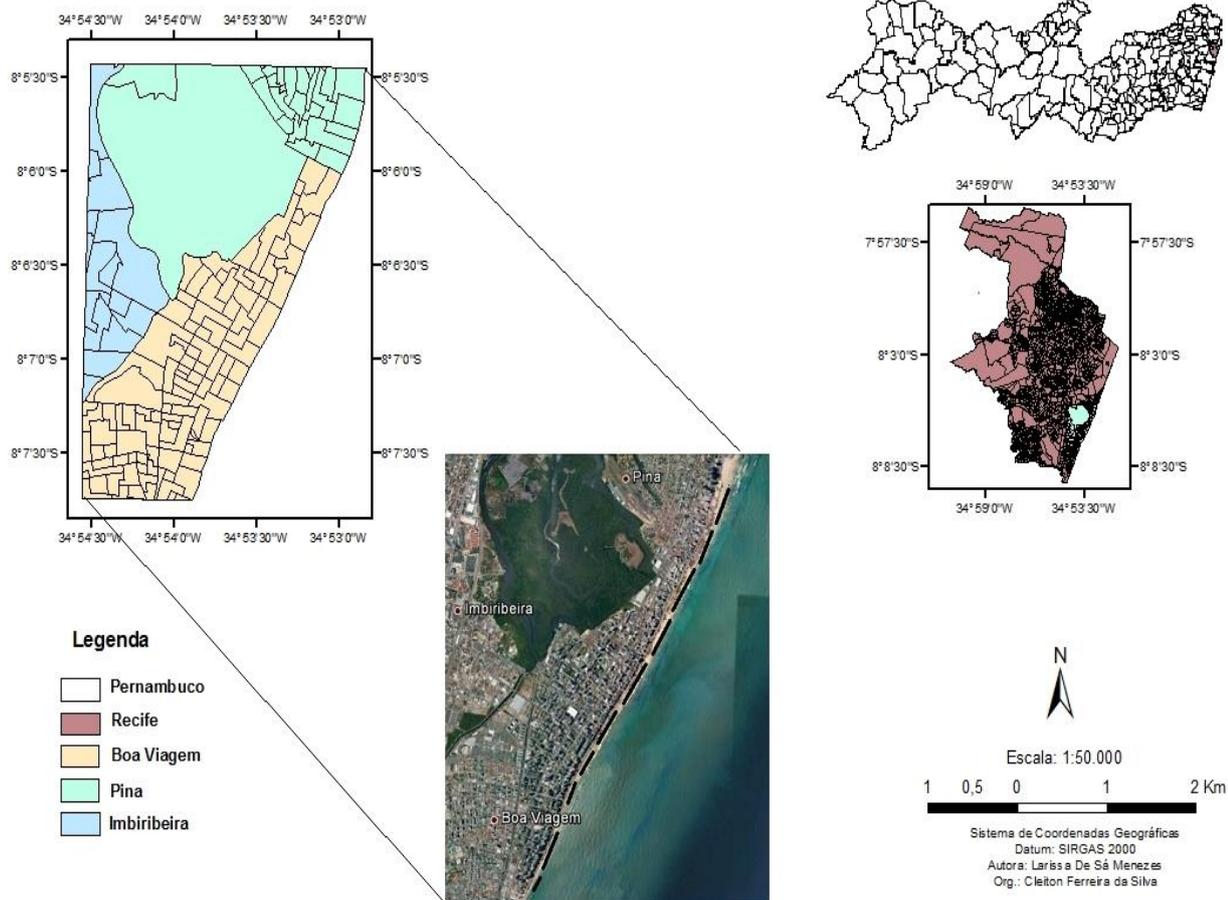
4. PINA E BOA VIAGEM: DA ORIGEM ÀS TRANSFORMAÇÕES RECENTES DE SUA ORLA

A área em estudo compreende a zona costeira dos bairros de Boa Viagem e do Pina. Localizada no município do Recife¹⁰, estado de Pernambuco apresenta os seguintes limites: ao Norte o bairro de Brasília Teimosa, ao Sul a praia de Piedade, a Oeste o Parque dos Manguezais, o Canal do Rio Jordão e o Canal de Setúbal, e a Leste, o Oceano Atlântico (ATLAS, 2000). Possui uma área de 57,84 ha e cerca de 8 km de extensão (mapa 01).

A respectiva ocupação deu-se, inicialmente, no atual bairro da Boa Viagem, datando especificamente do dia 6 de junho de 1707, através da escritura de doação das terras ao padre Leandro Camelo, que ergueu a capela de Nossa Senhora da Boa Viagem, no mesmo local onde existia um antigo oratório. Inicialmente esta capela se consolidaria como os destinos de romeiros e forasteiros, cujas terras pertenciam anteriormente a Baltasar da Costa Passos. No mesmo ano o irmão de Baltasar, Antônio da Costa Passos, fez também a doação de terras na mesma localidade, a partir dos limites da parte doada pelo seu irmão (SILVA, 2013). A designação da capela permitiu, logo em seguida, que o bairro recebesse a mesma denominação.

O bairro iria conhecer um maior desenvolvimento, com a construção de uma linha de trem em 1858, cuja estrada de ferro ligava o Recife ao município do Cabo. Esta estrada ficou conhecida como estrada de ferro São Francisco. No fim deste mesmo século, uma linha de bondes puxados por burros, que ligava a estação ferroviária à praça, também favoreceu o desenvolvimento da área, bem como a apreciação da área através das visitas e do acesso da população aos banhos de mar.

¹⁰ Essas terras que hoje correspondem aos muitos bairros do Recife eram essencialmente, frutos de doações através da coroa portuguesa, com o intuito de defesa do território recém “descoberto” e como mecanismo de gerar uma atividade que pudesse ser lucrativa para a metrópole, foi assim, que foram criadas as capitânicas hereditárias (PEREIRA DA COSTA, 2001).



Mapa 01: Delimitação da zona costeira dos bairros do Pina e Boa Viagem na cidade do Recife, em destaque sua orla 2013 (Fonte: IBGE. Malhas digitais, 2010; Imagens Google, 2014).

Ao final do século XIX, mais precisamente em 1885, era inaugurada uma estrada de rodagem com uma linha de transportes de passageiros, bagagens e mercadorias, por meio de carros sobre trilhos, os chamados bondes (HERRERA, 1992). Estes bondes permitiram ao bairro, sem dúvida, um maior fluxo de pessoas e mercadorias, tanto para outros bairros como para a área central. Ao mesmo tempo em que havia uma transformação nesta região, na chamada Ilha do Nogueira (área ao norte que corresponde aos atuais bairros do Pina e Brasília Teimosa) ocorreu uma ocupação por pessoas de baixos rendimentos, formada, sobretudo, por pescadores que edificavam seus mocambos e palafitas nas proximidades das áreas costeiras (HERRERA, 1992).

Exatamente em 18 de outubro de 1925, foi inaugurada a Avenida Boa Viagem, considerada na época como uma construção de grande marco para a cidade do Recife, não só do ponto de vista residencial, valorizando as construções existentes, sobretudo as casas de veraneio, mas também do ponto de vista urbanístico, uma vez que a partir deste fator, diversas obras de infra-estrutura e saneamento foram implementadas com a nova construção, desencadeando grandes modificações no que concerne ao urbanismo naquele período (Figura 1), motivando também, a ampliação dos transportes.



Figura 1 - Imagem da Av. Boa Viagem em 1938 (Trecho entre os números 5000 e 6000), onde se verifica a presença de prédios históricos e da vegetação arbórea (**Fonte:** Fundação Joaquim Nabuco, s/d.)

Neste mesmo ano (1925) é inaugurada a linha de bondes, que percorria cerca de 5 km da avenida, permitindo uma maior expansão urbana, como analisa Herrera:

A linha de bondes contribuiria notavelmente para a ocupação urbana da aprazível praia de Boa Viagem, proporcionando um acesso mais fácil a um elevado número de pessoas [...] (HERRERA, 1992, p. 59).

Essa transformação foi decisiva para atrair mais moradores, sobretudo as classes mais ricas, instalarem suas casas nas proximidades do mar. Além das transformações verificadas, a participação estatal foi decisiva para esta ocupação, uma vez que os decretos regulamentavam as construções de prédios e o uso e ocupação do solo por estas mesmas classes, pois através da Lei nº 1756 de 5 de janeiro de 1925, os imóveis que eram construídos ou reconstruídos até 1930, ficavam isentos de impostos, incentivando a construções de habitações particulares, (HERRERA, 1992). A construção da Avenida Boa Viagem trouxe também um ar de “contemporaneidade”, pois as edificações começaram a se destacar pela modernidade. Foi neste íterim que surgiu a “Casa Navio” (Figura 2).



Figura 2 - Casa Navio (trecho próximo do posto 4, altura do Castelinho), hoje, no local, está edificado mais um prédio contemporâneo.
Fonte: Fundação Joaquim Nabuco, s/d.

Um aspecto de grande relevância na década de 40 foi a construção da Ponte Agamenon Magalhães. Este fato provocou um maior desenvolvimento nesta área potencializando o acesso a esta região e promovendo a construção de diversos edifícios. Neste sentido, pode-se perceber que a participação dos agentes públicos foi decisiva para a configuração urbana nestes anos. Não apenas pelas transformações estabelecidas, dando condições para as edificações como água, luz, esgotos, transportes, mas pelos decretos promulgados pelo poder público, dando subsídios para a iniciativa privada (HERRERA, 1992).

5. O AUMENTO DAS CONSTRUÇÕES PERMANENTES E O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO EM ÁREA COMERCIAL EM SEU ENTORNO

O aumento de construções permanentes, sobretudo a partir da década de 50, inaugurou uma nova etapa de desenvolvimento no bairro, surgem os primeiros edifícios, na qual ganham destaque os primeiros arranha-céus na época: Acaiaca e o Califórnia, vindo em seguida o Holiday, este último com 416 apartamentos dispostos em 17 andares (SILVA, 2013). É nesse ar de modernidade que surge o primeiro hotel da Boa Viagem, em 1954 (Figura 3 e 4); nesta mesma época, é promulgada no Recife uma lei municipal com o objetivo de reconstruir a pavimentação e a iluminação pública, essa lei propunha ainda um acordo com os proprietários, no sentido de participarem das obras, financiando-as.



Figuras 3 e 4 - Visão da grande extensão da praia com pós-praia bem desenvolvida e o início do processo de urbanização na orla. O prédio em destaque corresponde ao Hotel Boa Viagem, construído em 1954. Ao lado, o mesmo sendo demolido em 2007 para dar lugar a um edifício residencial.

Fonte - Fundação Joaquim Nabuco, s/d e SKYSCRAPERCITY, 2007.

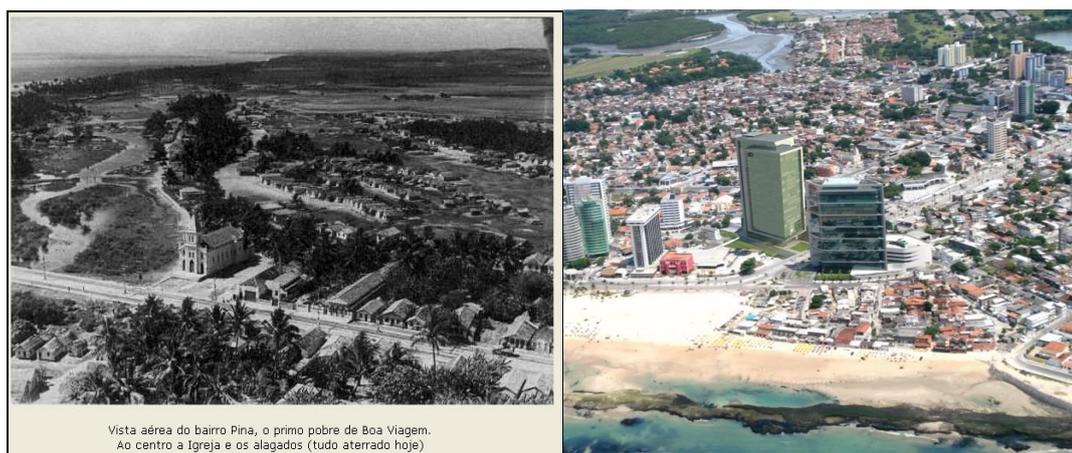
A construção da ponte Agamenon Magalhães na década anterior, em substituição da antiga ponte do Pina, permitiu que houvesse uma maior ligação entre o centro do Recife e a praia da Boa Viagem, este fato contribuiu para a valorização da área e maior atração do capital imobiliário, conseqüentemente estas construções executadas iam sendo edificadas progressivamente em direção à praia. Entretanto não se pode dizer que esta área veio se firmar como bairro residencial permanente na década de 50, pois como mencionou Duarte:

Os dados de preços de imóveis e construções evidenciam que a afirmação do bairro como *centro dinâmico* do processo de evolução urbana do município de Recife só veio a ocorrer por volta de 1965 e nos anos que se seguiram, então com intensidade sempre crescente (DUARTE, 1979, p. 87).

O desenvolvimento desta área está intimamente relacionado ao grau de valorização que foi dado à mesma, deste modo, a especulação imobiliária, cujo processo teve uma maior ascensão na década de 70, aparecendo de forma concreta, a partir do surgimento de grandes empreendimentos hoteleiros, como o Recife Palace, o Mar Hotel, o Hotel Savaroni, o Internacional Lucssim Hotel, o JPM Turismo Hotel, o Vila Rica e o Idealy Hotel, a maioria deles, considerados de alto padrão (SILVA, 2013). Naturalmente, alguns fatores são fundamentais para que ocorra esta especulação: particularmente a posição geográfica, uma vez que morar nas proximidades da praia era e continua sendo sinônimo de “status”.

Como consequência, o crescimento urbano e sua valorização promoveram algumas mudanças como o desenvolvimento dos serviços e de infra-estrutura. Esta última característica foi fundamental e teve uma ampla participação estatal, participação esta, verificada desde a construção da Avenida Boa Viagem.

A grande leva de investimentos para uma determinada área, no caso o bairro de Boa viagem, provocou uma concentração de infra-estrutura nesta região, por outro lado, áreas como o bairro do Pina, configurou-se pelo desprovimento de políticas básicas essenciais, situação esta que perdurou por diversos anos, o resultado é que acentuou-se, ao longo dos anos naquela área, as contradições sociais, a precarização dos que ali residiam, além da acentuação da dualidade socioespacial no que se refere aos dois bairros analisados¹¹. Se Boa Viagem iria ganhando *status* de bairro moderno, o bairro do Pina malograva com a falta de saneamento já na década de 60 (Figuras 5 e 6).



Figuras 5 e 6 - Vista aérea do bairro do Pina década de 1960 e em 2007 respectivamente.
Fonte: Almir Lacerda, 1960 e SKYSCRAPERCITY, 2007.

A falta de investimentos públicos nestas áreas pode ter sido um dos condicionantes para que a especulação imobiliária não atingisse estes bairros nas décadas anteriores. Outro condicionante foi a manutenção durante muito tempo da Rádio Marinha no bairro do Pina e do Aeroclube, cujas terras pertencem ao Governo do Estado e hoje são consideradas de proteção ambiental (HERRERA,1992).

Desta forma, o espaço atualmente, apresenta-se com um grande contraste, de um lado, prédios com arquitetura contemporânea, por outro lado, (a poucos metros de distância) surge uma região desprovida dos elementos essenciais para a população residente, como por exemplo, saneamento básico. Essa dualidade verificada na área, não é uma exclusividade apenas destes bairros, boa parte dos bairros considerados de “alto padrão” da cidade do Recife convive lado a lado com comunidades carentes.

Ao longo das três últimas décadas as áreas dos bairros do Pina e da Boa Viagem apresentaram uma maior dinamicidade, uma vez que sucessivos investimentos foram evidenciados, iniciando no bairro da Boa Viagem, e se estendendo atualmente para região do Pina. Tais

¹¹ Em estudo realizado pela prefeitura da cidade do Recife em 2005, denominado Atlas de Desenvolvimento Humano no Recife, na qual traçava o perfil socioeconômico dos bairros, com base nos dados de 2000, percebeu-se que no bairro do Pina, 10,8% dos responsáveis pelo domicílio possuía uma renda média acima de 10 salários mínimos, já no que se refere ao acesso à água encanada pelos domicílios, em torno de 68,4%. Por outro lado, no bairro de Boa Viagem, esse número salta para 56,2% dos responsáveis com uma renda média acima de 10 salários e o acesso à água encanada pelos domicílios em torno de 95% (ATLAS DO RECIFE, 2005).

investimentos promoveram não só uma maior valorização da área, aumentando sobremaneira as áreas construídas.

Os espaços adotaram também outra característica, configurando-se como uma área comercial; tendo como fator propulsor a construção do *Shopping Center Recife* na década de 80 (Figuras 6 e 7).



Figuras 6 e 7 - Fases da construção do Shopping Center Recife.
Fonte: Acêfilmes, 1980.

Esta característica ajudou a condicionar uma série de mudanças do ponto de vista socioespacial, uma vez que aumentou a supervalorização daquela área e o metro quadrado, que já era evidenciado como alto no mercado imobiliário, resultando na construção de variados prédios, seja comercial ou residencial, tendo como força motriz e propaganda de vendas, o crescimento de estabelecimentos comerciais, em especial, o *shopping Center*. Logo, outras áreas iriam adquirir um caráter dinâmico a partir das lojas e serviços, que iriam atender, quase que exclusivamente, pessoas e famílias de alto padrão, como lojas dos mais variados segmentos: prestadoras de serviços, escritórios, lojas de entretenimento, havendo uma verdadeira expansão nos últimos anos.

6. VERTICALIZAÇÃO, PROJETOS URBANÍSTICOS RECENTES E IMPLICAÇÕES AMBIENTAIS NAS ORLAS DO PINA E BOA VIAGEM

Esta característica é muito comum em alguns bairros do Recife, sobretudo em bairros considerados de alto padrão, caracterizados pela disposição de uma boa infra-estrutura em geral, como verificada em Boa Viagem, mais precisamente na orla (Figura 8), cujas construções foram edificadas, ao longo dos anos, com mais proximidade da pós-praia ou mesmo na pós-praia¹², fato este, promovido, em sua totalidade, pelos agentes imobiliários. De acordo com estas características

¹² Área que localiza-se fora do alcance das ondas e marés normais, composta por areia superposta e dificilmente recebe água do mar, somente sendo alcançada quando da ocorrência de marés muito altas ou tempestades (SUGUIO, 1992).

e com base nos dados da Prefeitura do Recife, em 1996, verificou-se que Boa Viagem tinha 43% dos imóveis habitacionais com mais de 10 pavimentos, passando em 2003, para 57%. Dessas, 4.17% estão inseridos em edificações com mais de 20 pavimentos (SEPLAN, 2003). (ver figura 9).



Figura 8 - Evolução do processo de verticalização na orla de Boa Viagem (1970, 1992 e 2000: da esquerda para direita). **Fonte:** AMABV (2006) *apud* Araújo (2008).

Existem instrumentos legais que tratam sobre a zona costeira nos três níveis governamentais¹³, na esfera Federal destacam-se: Lei n° 7.661 de 1988 que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – PNGC, a resolução n° 005 da CIRM que estabelece o PNGC II e a Lei n° 10.257 de 2001 que institui o Estatuto da Cidade, no plano Estadual destacam-se a Lei n° 9.960 que define as áreas de Interesse Especial – Orla marítima do estado de Pernambuco e a Lei n° 9.990 que dispõe sobre o parcelamento do solo na RMR, quanto ao plano municipal, algumas regulamentações sobressaem em função da sua especificidade sobre a área estudada, são elas: n° 15.547 de 1991 que institui o Plano Diretor do Recife, Lei n° 16.176 de 1996 que estabelece a Lei de Uso e ocupação do Solo (ARAÚJO, 2008).

Mesmo com a construção de instrumentos legais ao longo dos anos, como mecanismos de conservação ambiental, muitas das construções realizadas na zona costeira, não seguiram a legislação que estabelece um limite mínimo para a ocupação, ou seja, o respeito à faixa de praia e pós-praia, pois estas áreas integram os “terrenos da Marinha” (Decreto no 4.105, de 22/11/1968), ao

¹³ Nosso objetivo neste tópico não é tratar detalhadamente sobre os aspectos legais que caracterizam a zona costeira, em específico a orla marítima do Recife, mas expor que apesar dos fundamentos legais existentes, eles não conseguem dirimir sobre as questões da urbanização, intervenções urbanas, projetos imobiliários e especulação imobiliária. Alguns exemplos são tratados especificamente nos tópicos seguintes, como intervenção em Zonas Especiais de Proteção Ambiental e a não instituição do IPTU progressivo para combater a especulação imobiliária e os imóveis que não cumprem função social. Para um olhar detalhado consultar a Tese: “Praia de Boa Viagem, Recife-Pe: análise sócio-ambiental e propostas de ordenamento” de Maria Christina Barbosa de Araújo defendida em 2008. Ver referências.

mesmo tempo é estimulada e valorizada a construção verticalizada e os projetos urbanos de grande magnitude, interferindo na dinâmica natural da área, sem seguir a legislação ambiental inerente, vários projetos em execução denotam esta característica.

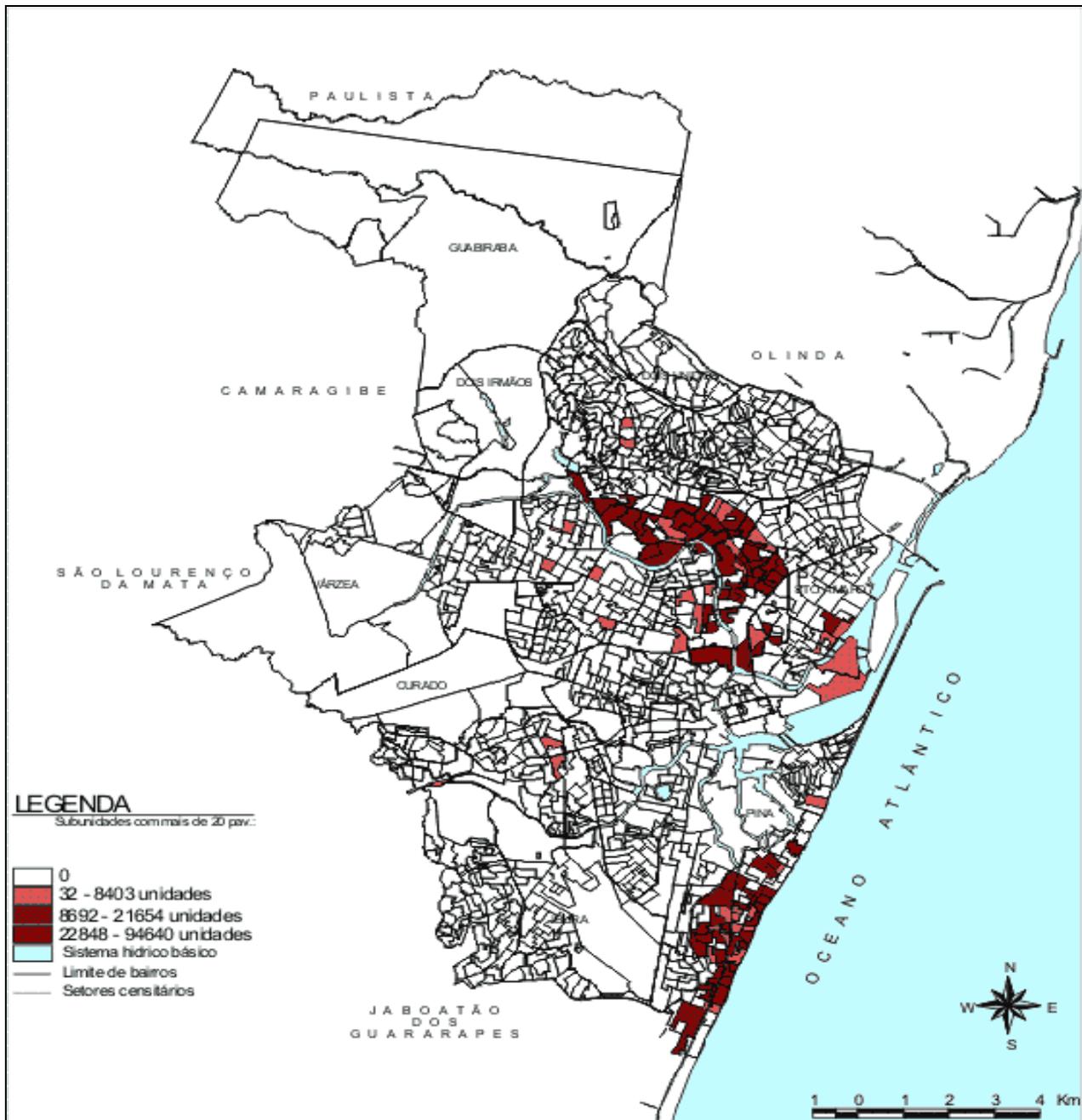


Figura 9 - Quantificação das unidades com mais de 10 pavimentos.

Fonte: Diagnóstico para o Plano Diretor do Recife, 2003.

Dessa forma, fica perceptível que a orla do Pina e Boa Viagem apresentam-se com sérias implicações de caráter ambiental, especialmente no que concerne ao uso e ocupação do solo, isso foi agravado através das profundas mudanças, executadas também pelo agente estatal a partir da década de 80. Tais intervenções tinham um caráter estrutural, pois promoveu o alargamento das vias e calçadão, com o objetivo de prover a orla de um “melhor acesso”. Entretanto, essas intervenções

vieram acompanhadas de problemas para a balneabilidade e habitabilidade de alguns trechos da orla marítima, especialmente com o surgimento de processos erosivos.

Um destes projetos de maior impacto na época foi o projeto Cura Beira-Mar, sob a responsabilidade da Empresa de Urbanização do Recife (URB). O objetivo era a reestruturação da orla, no sentido de oferecer um “melhor ambiente” para a população e turistas, entre as modificações propostas estariam o ordenamento do comércio ambulante, a incorporação de equipamentos de iluminação e de lazer, além da expansão do calçamento (URB, 1988). Entretanto, as intervenções promovidas pela Prefeitura do Recife provocaram um desgaste ao ambiente praiial, uma vez que resquício de vegetação nativa foi devastado, houve uma expansão do estacionamento e alargamento do calçadão, ocupando, desta forma os terrenos da pós-praia, promovendo um grande rebaixamento da topografia da faixa de praia, potencializando o processo erosivo natural.

O resultado destas intervenções, sobretudo do projeto Cura Beira-Mar, foi o crescimento do processo erosivo ao longo da orla da praia da Boa Viagem, causando a destruição de aproximadamente 200m de extensão do calçadão (entre as ruas Jean Mermoz e Baltazar Passos), o processo de erosão se estendeu por um grande trecho (cerca de 2 km), desde as imediações do Hotel Boa Viagem até às proximidades da Av. Armindo Moura. A medida adotada pela Prefeitura da cidade do Recife foi a implantação de blocos rochosos em toda extensão da área erodida, fato este que inviabilizou o uso natural da praia nestes trechos (Figuras 10 e 11).



Figuras 10 e 11 - Aspecto do trecho especificado na década de 80, antes do projeto e do processo erosivo e trecho após erosão e intervenção pela prefeitura (**Fonte:** Melo Maia engenharia e Robson Xavier, 2002).

Naturalmente, com o surgimento de prédios (com numerosos pavimentos) fez com que aumentasse o esgoto e o lixo domésticos, o fluxo de veículos, o impedimento da circulação do vento e sombreamento na praia à tarde, a demanda sobre recursos hídricos, desencadeando o aumento da perfuração de poços, além de sufocar e desvalorizar outros prédios baixos e casas, acentuando a “exclusão social”, como analisam Costa, Cavalcanti, Araújo e Souza (2008) em estudo sobre a praia

de Boa Viagem. O respectivo estudo conclui ainda que a praia se encontra completamente descaracterizada e quase totalmente explorada.

Araújo (2008) identifica ainda a retirada gradual das formações vegetais arbóreas e herbáceas, tornando-as fragmentadas na orla. Formações importantes, pois enquanto a primeira permite o sombreamento de algumas áreas da praia, viabilizando a utilização da mesma em períodos prolongados a segunda formação ajuda na retenção da areia e umidade, tornando o ambiente mais ameno.

Hoje em dia, resquícios de vegetação original resumem-se aos parques dos manguezais, localizado no bairro do Pina, na bacia do Rio Tejipió e o parque do Rio Jordão, localizada na bacia do rio Tejipió, nos bairros de Boa Viagem e Imbiribeira. Áreas consideradas de proteção ambiental, as chamadas Zonas Especiais de Proteção Ambiental (ZEPAS), porém, as últimas intervenções, a exemplo da Via Mangue¹⁴, credenciam a área para uma futura desestabilização ambiental.

Portanto, os projetos urbanísticos recentes interferiram de forma concreta para sustentabilidade ambiental da área, as conseqüências se materializam em vários aspectos, tanto na alteração do ambiente praial e no adensamento sem qualquer planejamento, quanto na supressão de áreas de vegetação original e altamente importante para o equilíbrio ecossistêmico.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo dos anos, sobretudo nas três últimas décadas, ficou evidenciado o intenso processo de urbanização nos bairros do Pina e da Boa viagem, com maior evidência para a orla marítima dos respectivos bairros. A referida urbanização obedeceu a um padrão de uma progressiva ocupação em direção à área praial, atrelado a isso, o poder público que deveria ser um interventor ou regulador do uso e ocupação do solo nestes espaços, foi um dos promotores para que esta ocupação ocorresse, pelo incremento da infra-estrutura necessária para uma maior valorização do espaço, com a construção de vias de acesso, alargamento de avenidas, saneamento etc. Conseqüentemente o mercado imobiliário foi outro agente que promoveu esta valorização e a respectiva ocupação, ficando evidente que os interesses econômicos sobrepuseram aos aspectos ambientais e sociais.

A adoção deste modelo de ocupação da costa, bem como as intervenções do poder público, desencadearam diversos problemas para a praia da Boa Viagem, dentre eles, pode-se destacar o

¹⁴ O projeto, proposto pela Empresa de Urbanização do Recife (URB), sendo coordenado e desenvolvido pela empresa Consultoria e Planejamento (CONSULPAN), prevê a construção de uma via rápida exclusiva para carros, no sentido leste, com cerca de 5,1 Km de extensão, visa ainda promover o desenvolvimento de um pólo turístico, ambiental, econômico e cultural, com a construção de áreas de lazer e turismo, como um Jardim botânico, bem como de um espaço para trilhas e caminhadas e a realocação de habitações precárias (RECIFE, 2007). Entretanto, além da obra não ser concluída efetivamente, vários questionamentos foram feitos pela sociedade, como o valor da obra (em torno de R\$ 482.160.000,00), alteração e desmatamento da vegetação original, “limpeza” da área e aumento da especulação imobiliária, compactação do mangue, entre outras conseqüências.

desenvolvimento do processo erosivo por aproximadamente 2 km, decorrente da adoção por parte da Prefeitura do Projeto Cura Beira Mar, que alargou o calçadão da via e a retirada da cobertura vegetal ao longo dos anos. Outras consequências do processo de urbanização referem-se aos fatores intrínsecos aos ambientes citadinos em nosso país, tais como desflorestamento, poluição dos rios, destruição do patrimônio cultural (edificações históricas) e, fundamentalmente, comprometimento dos ecossistemas costeiros, que foram intensos na área de estudo.

Pode-se concluir desta forma, que a adoção por parte do poder público de um modelo que regulamente o uso e ocupação do solo nas áreas costeiras é de suma importância, uma vez que extensa área do litoral na Região Metropolitana do Recife vem sendo ocupada de forma irregular, minimizando o papel das legislações específicas e ínfima participação da população nas decisões: os grandes projetos urbanísticos que vêm sendo desenvolvido na cidade são exemplos concretos. Diante disto, poucas áreas obedecem a um padrão racional de ocupação que contemplem o respeito às variadas ações e agentes que atuam no espaço supracitado.

Atrelado a estes pressupostos, o poder público deve fazer estudos regulares para avaliar as condições marinhas, e se for necessário, obras de contenção, sendo estas mesmas intervenções baseadas em laudos técnicos ajustados e adequadas para minimizar o máximo possível a zona de lazer das praias, por outro lado, é preciso maximizar as ações de educação ambiental para a população, explicitando o caráter dinâmico do ambiente marinho e sua vulnerabilidade, no sentido de sensibilizar ações de preservação e construções condizentes com a legislação vigente.

Outro instrumento que pode ser utilizado como disciplinador do uso e ocupação do solo em um respectivo município é o Plano Diretor, obviamente este plano deve propor alternativas de minimização e/ou proteção aos anseios ambientais e sociais, atualizando-o permanentemente. Para isso, é preciso ser construído através de uma ampla participação popular e na elaboração de debates permanentes acerca das necessidades da área em questão.

Pensar na construção/implantação destes instrumentos em áreas litorâneas da Região Metropolitana do Recife é fundamental, pois, apesar do adensamento não ser tão intenso em comparação à cidade do Recife, cerca de 1/3 das praias do estado estão listadas com problemas de erosão marinha, resultante, principalmente, da ocupação de áreas inadequadas do ponto de vista ambiental (DA PAZ, 2013).

Desta forma, pode-se viabilizar um conhecimento antecipado das reais consequências destas intervenções para a respectiva área, evitando o desperdício do dinheiro público, além de preservar a balneabilidade da praia, aliando o desenvolvimento econômico à boa qualidade de vida, respeitando os limites e características dos ecossistemas costeiros.

REFERÊNCIAS

CARLOS, A. F. A. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 2001.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTILHO, C. J. M. de; LEANDRO, P. R. F. Políticas públicas e (re) produção sustentável do espaço urbano: “Programa Recife Sem Palafitas” – Seus benefícios e sua natureza social: **ACTA Geográfica**, Boa Vista, v.6, n.13, set./dez. p.33-58, 2012.

COMPANS, R. **Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo: Ed. UNESP, ANPUR, 2005.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA, R. L. **Região e organização espacial**. 7ª Ed. São Paulo: Ática, 2000.

COSTA, M. F da; ARAÚJO, M. C. B de; CAVALCANTI J. S. S; SOUZA, S.T de. Verticalização da Praia da Boa Viagem (Recife, Pernambuco) e suas Consequências Sócio-Ambientais. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, Itajaí, v. 8, n. 2, p. 233-245, 2008.

DA PAZ, J. Mar “engole” praias de Norte a Sul. **Diário de Pernambuco**. Recife, 17 de março de 2013. Vida Urbana. C7.

DOLFUSS, O. **O Espaço Geográfico**. São Paulo: DIFEL, 1991.

DUARTE, A. T. S. **As relações temporais no processo de estruturação da paisagem urbana recifense** - estudo de caso o bairro de Boa Viagem. (Tese de mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1979.

DUARTE, R. X. **Caracterização morfo-sedimentológica e evolução de curto e médio prazo das praias do Pina, Boa Viagem e Piedade, Recife/Jaboatão dos Guararapes - Pe**. (Dissertação de Mestrado em Geologia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2002.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. 16ª Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

HERRERA, C. V. **A dinâmica da transformação: resgate da memória do processo de urbanização da Avenida Boa Viagem**. (Dissertação de mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1992.

LACERDA, N.; MENDES ZANCHETI, S.; DINIZ, F. Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial. **EURE (Santiago)** [online]. 2000, vol.26, n.79, pp. 77-94.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

LEITE, S. P. B. R. **Participação Popular e Acesso à Moradia: as escolhas possíveis para a população removida por intervenções de melhoria urbana do PREZEIS**. (Dissertação, Programa de Pós-graduação em Geografia). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

MARTINS, J. S. **Expropriação e Violência (A questão política no campo)**. São Paulo: Hucitec, 1980.

- MORAES, A. C. R. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2007.
- MOURA, R.. Grandes projetos urbanos e planejamento territorial. **Boletim Campineiro de Geografia**: Campinas, v.1, n. 1, p.7-30, 2011.
- PASSOS, T. Desafios para mudar o centro. **Diário de Pernambuco**. Recife, 17 de março de 2013. Vida Urbana. C4.
- PEREIRA DA COSTA, F. A. **Arredores do Recife**. 2. ed. autônoma. Recife: Massangana, 2001.
- PONTUAL, V. Tempos do Recife: representações culturais e configurações urbanas. **Revista Brasileira de História**: São Paulo, v. 21, n.42, p. 417-434, 2001.
- PRADO Jr., C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo, Editora Brasiliense, 23ª edição, 1994.
- IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatística/populacao/censo2000/metodologia/default.shtm?c=3>>. Acesso em 03/02/2015.
- RECIFE. **Plano Diretor do Recife**. Disponível em:< http://www.recife.pe.gov.br/2007/07/19/leis_municipais_145101.php> Acesso em: 05/02/2015.
- RECIFE. **Desenvolvimento Humano no Recife**: atlas municipal. Recife, 2005. CD-Rom.
- RECIFE. **Programa melhorias urbanas**: Projeto Cura Beira-Mar. Prefeitura da cidade do Recife/ Empresa de Urbanização do Recife, 1988.
- RECIFE. **Via Mangue**. Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, 2007. Disponível em: <<http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/viamangue.html>> Acesso em: 02/02/2013.
- RECIFE. **Atlas Ambiental da Cidade do Recife**. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/ Secretaria de Planejamento, Urbanismo e Meio Ambiente, 2000.
- SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. 5ª Edição. São Paulo: Edusp, 2005.
- SILVA, L. D. **Arruando por Boa Viagem**. FUNDAÇÃO JOAQUIM NABUCO. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/index.php?option=com_content&view=article&id=491&Itemid=181> Acesso em 24/03/2015.
- SOUZA, D. B. I. de. **Reconstruindo Cajueiro Seco**: arquitetura, política social e cultura popular em Pernambuco (1960-64). São Paulo: Annablume, 2010.
- SKYSCRAPERCITY. [Recife] **Altos e baixos da Avenida Boa Viagem, cartão postal do Brasil (55 fotos)**. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=524079>> Acesso em 20/07/2015.
- SPÓSITO, M. E. B. **Capitalismo e Urbanização**. 4ª Edição. São Paulo: Editora Contexto, 1991.
- SUGUIO, K. **Dicionário de geologia marinha**. São Paulo: TA Queiroz, 1992.

VEIGA, J.E. da. **Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula.** Campinas: Autores Associados, 2002.